1914
ARMÉE
FRANÇAISE
1940

GBM 138

GBM

Histoire de Guerre, Blindés & Matériel

www.histoireetcollections.com

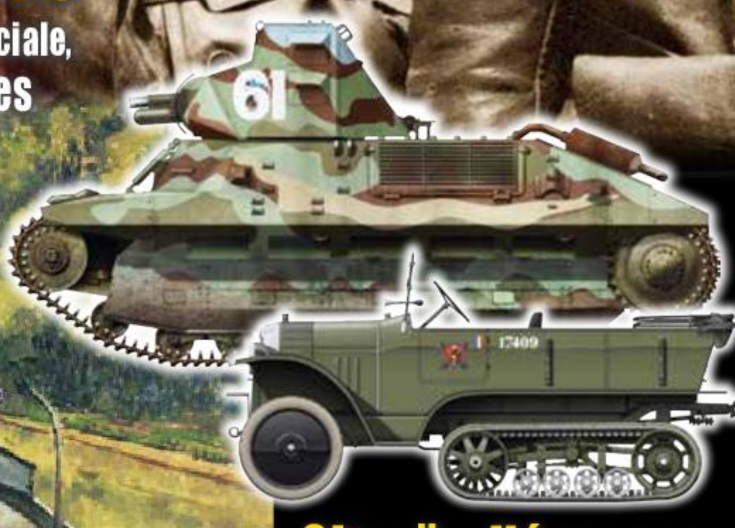
138
OCTOBRE
NOVEMBRE
DECEMBRE
2021

7e BCC
Ceux qui vont mourir vous saluent

Belle époque
Les voitures des états-majors

Baroud 1940
Groupe franc blindé et cavaliers motorisés

Grande Guerre
Une artillerie lourde très spéciale, les canonnières fluviales



Gamelin
Chef lucide ou doctrinaire myope ?

Citroën-Kégresse
la première génération

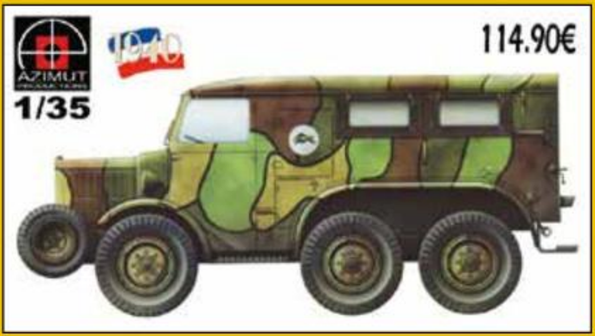
L 17839 - 138 - F: 12,50 € - RD

BE / LUX / IT / ESP /PORT. CONT / GR : 13,90 €
Can : 19,75 C$

AZIMUT PRODUCTIONS

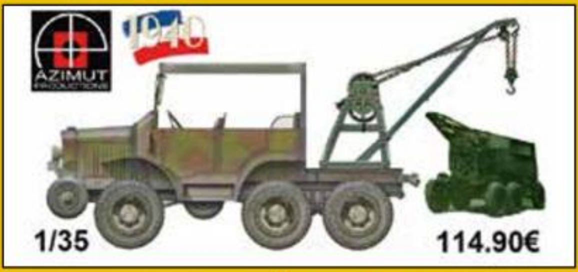
ENCORE PLUS D'OFFRES SUR AZIMUTPRODUCTIONS.SHOP

Tél : 01.44.59.33.44
50, rue de Montreuil
75011 PARIS

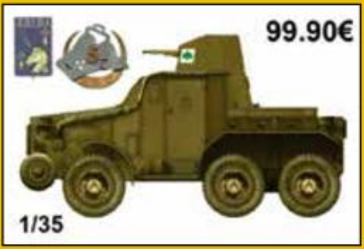


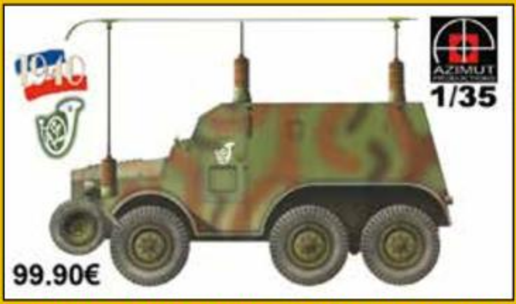
VDP LORRAINE TYPE 28
4ème RDP 1937-1940
kit complet plastique, résine, photodécoupe, décals

LAFFLY S15 DEPANNEUR
kit complet plastique, résine, photodécoupe, décals



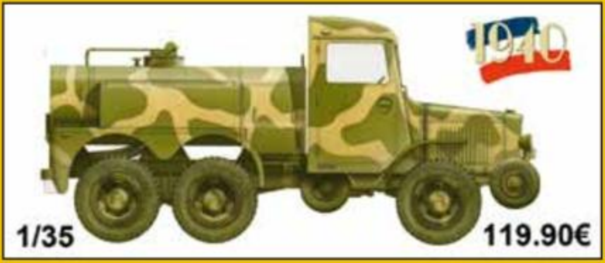
LAFFLY S15TOE
5ème RSA 1944
kit complet résine, photodécoupe, décals



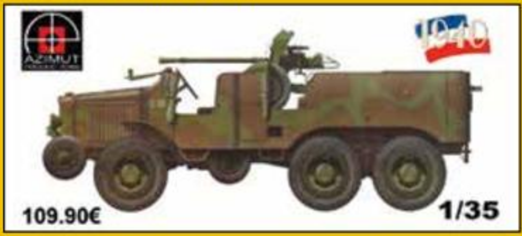


LORRAINE 28 TSF BLINDE 5ème BCP MAI-JUIN 1940
intérieur détaillé, résine,décals

EQUIPAGE
LORRAINE
TRC/VBCP
1/35
29.90€

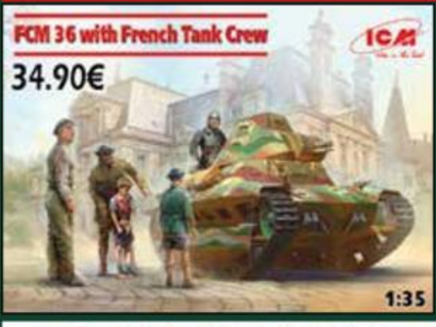


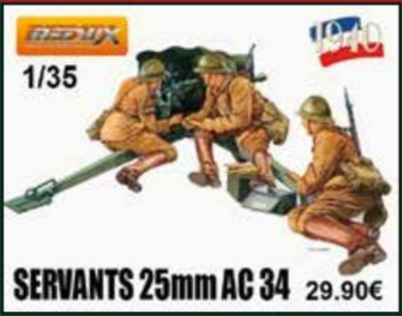
LAFFLY S20 CITERNE 1900l.
kit complet plastique, résine, photodécoupe

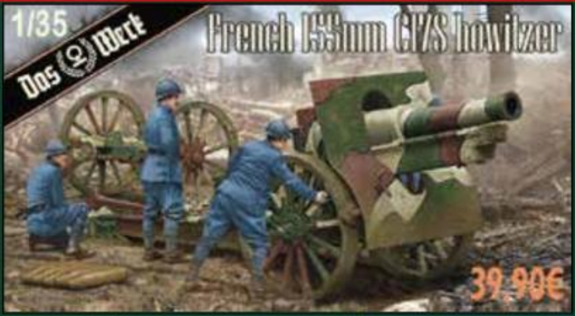


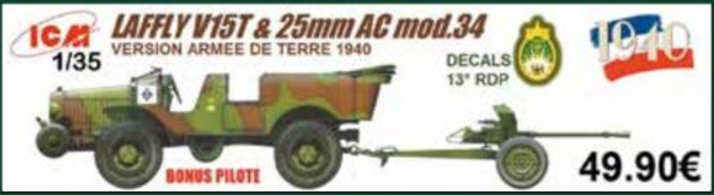
LAFFLY VDP S20 PORTE CANON 25mm DRAGONS PORTES 1939-1940
plastique, résine, photodécoupe et décals

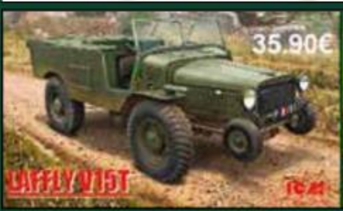
CONVERSION 155mm C17S 1940
roues DS Michelin + munitions pour kit DAS WERK

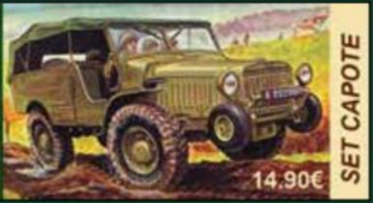

FCM 36 with French Tank Crew
ICM
34.90€
1:35

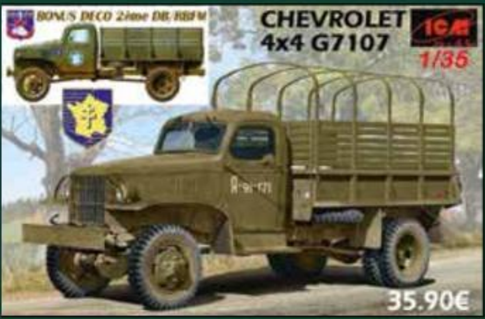

1/35
SERVANTS 25mm AC 34
29.90€

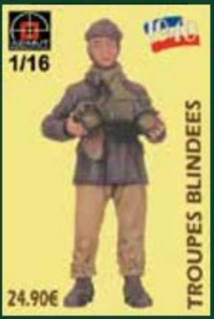

1/35
Das Werk
French 155mm C17S howitzer
39.90€

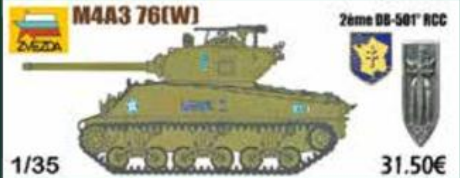

ICM
1/35
LAFFLY V15T & 25mm AC mod.34
VERSION ARMEE DE TERRE 1940
DECALS
13° RDP
BONUS PILOTE
49.90€


35.90€
LAFFLY V15T
ICM


14.90€
SET CAPOTE

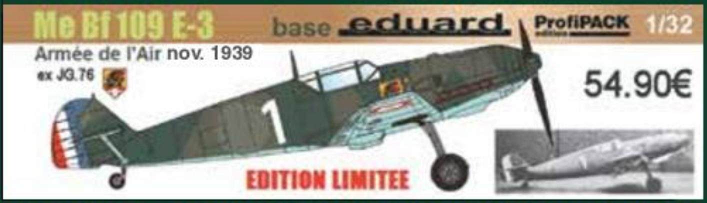

BONUS DECO 2ème DB/RBFM
CHEVROLET
4x4 G7107
ICM
1/35
35.90€


1/16
24.90€
TROUPES BLINDEES


ZVEZDA
M4A3 76(W)
2ème DB-501° RCC
1/35
31.50€

UPDATE SET
"NARVIK II"
2 figurines+ decals
14.90€

1/35
FCM 36
INTERIOR
SET
19.90€
UPDATE SET EXTERIEUR
5.90€


Me Bf 109 E-3
base eduard
ProfiPACK
1/32
Armée de l'Air nov. 1939
ex JG.76
54.90€
EDITION LIMITEE

COMMANDES/CONTACT PAR TEL: 01.44.59.33.44 PAR EMAIL: AZIMUT PRODUCTIONS@CEGETEL.NET
FRAIS DE PORT: 9.00€/COMMANDE FRANCO DE PORT A PARTIR DE 120.00€

GBM
Histoire de
GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL

138
OCTOBRE
NOVEMBRE
DÉCEMBRE
2021

ÉDITORIAL

AU REVOIR LÀ-HAUT, CHEF MAILLAT

Qu'on me pardonne ce télescopage, un peu facile, de deux guerres, de deux œuvres couronnées par le Goncourt, de deux personnages de soldats français. Le premier, défiguré par la mitraille, masque fantasmagorique cachant une plaie qui fut jadis le visage d'un ange, l'autre gratifié de cette gueule inimitable de boxeur recyclé dans la comédie humaine.

Actualité oblige, c'est bien sûr le légendaire Bébel, alias sergent-chef Julien Maillat, qui inspire ces lignes. Bébel qu'on a adoré dans tous ses rôles mais qui, pour les lecteurs de GBM, restera à jamais ce combattant de 1940 cherchant à sortir de la nasse de Dunkerque au long d'un week-end pas tranquille.

Jean-Paul Belmondo, qui aimait les rôles où il mourrait à la fin, fut bien servi dans le film d'Henri Verneuil tourné en 1964 : il n'avait alors que trente-et-un ans. Dans l'hommage médiatique qui a été rendu à notre héros national, on a célébré le Magnifique, l'Alpagueur, le Professionnel ou l'Enfant gâté. Mais le sous-officier en casque Adrian n'a guère remué les souvenirs. À moi de les raviver.

Le film « *Week-end à Zuydcoote* » est inspiré de l'œuvre éponyme de Robert Merle (prix Goncourt 1949). Dans son roman, l'auteur — qui fut neuf ans plus tôt du nombre des soldats français piégés dans la nasse — ne décrit pas précisément Julien Maillat et, au fil des pages, l'on apprend guère sur lui. En dépit de son grade, c'est un soldat parmi d'autres soldats. Mais, au contraire de ses copains de la « roulotte », Alexandre le plan-plan, Pierson l'abbé et Dhéry le combinard, Julien ne se satisfait pas de la situation : « *Je constate, c'est parfait ! Et les Anglais s'embarquent, et les Fridolins avancent, et les Français ne s'embarquent pas. Et là, il y a la mer, et là, il y a les Fridolins, et nous au milieu, sur une petite bande de terre qui se rétrécit tous les jours.* » Maillat n'a qu'un but, s'échapper de cette petite bande.

Les idées s'enchaînent. De l'évacuation de Dunkerque à celle de Kaboul quatre-vingt-un ans plus tard, aucun rapport si ce n'est le discours satisfait de Joe Biden se félicitant, le 20 août dernier : « *C'est l'une des évacuations les plus importantes et les plus difficiles de l'histoire et le seul pays au monde capable de déployer autant de puissance à l'autre bout du monde avec ce degré de précision, ce sont les États-Unis* ». Un peu comme la presse britannique du début de juin 1940, à l'issue de l'opération Dynamo, dans cette surenchère de faux-semblants qui vaudra à Churchill ces mots : « *nous devons bien nous garder de donner à cette opération le caractère d'une victoire. Les guerres ne se gagnent pas avec des évacuations.* »[1]

En 2021, on continue donc de se payer de mots, en ne tirant de nos désastres d'autre leçon que la poursuite d'une politique conduisant, par zones entières du pays, à l'effacement de notre art de vivre.

L'abdication mentale est complète. Louer les modernes héros de la nation française lorsqu'ils disparaissent cache de plus en plus mal la pathétique impuissance de nos dirigeants. Mais Bébel s'en fout. « *Et Maillat ne sut même pas qu'il était en train de mourir* ».[2]

Au revoir là-haut, l'As des As.

francois.vauvillier@orange.fr *Paris, le 15 septembre 2021*

---

[1] W. Churchill, *Mémoires, L'heure tragique*, Tome 1, Plon 1949, p. 122.

[2] R. Merle, *op. cit.*, Gallimard, 1949, dernière phrase du roman.

VOTRE PROCHAIN NUMÉRO « 100 % ARMÉE FRANÇAISE »
GBM n° 139 le 30 décembre 2021

LE COIN DU COLLECTIONNEUR 8
Accessoires de l'Œrlikon

BELLE ÉPOQUE 15
Les voitures d'état-major

ARTILLERIE À GRANDE PUISSANCE 21
Les canonnières fluviales

VÉHICULES TOUS TERRAINS 31
Les Citroën-Kégresse

DOCTRINE 43
Gamelin et la mécanisation

TERRAIN ET OPÉRATIONS 51
7e BCC, le dernier combat

TERRAIN ET OPÉRATIONS 69
Groupe franc blindé et cavaliers motorisés

Histoire de Guerre, Blindés & Matériel (GBM) est une publication de Sophia Histoire & Collections, SAS au capital de 10000 €
Siège social : 5, avenue de la République, 75011 Paris

Président-directeur général : Thierry Verret
Directeur général : Sasan Mottaghian

Directeur de la publication et de la rédaction : Thierry Verret

Responsable de la production : Sandrine Régat ✆ 01 40 21 18 26

RÉDACTION, ABONNEMENTS ET COMMANDES
Sophia Histoire & Collections, 5, av. de la République, 75011 Paris
✆ + 33 (0)1 40 21 18 20
ABONNEMENTS ET COMMANDES : abonnement@histecoll.com
COMMANDES DES PROFESSIONNELS : commandes-pro@histecoll.com
www.histoireetcollections.com

L'ÉQUIPE GBM
Rédacteur en chef : François Vauvillier
E-mail : gbm@histecoll.com

Principaux contributeurs :
A. Alvarez, J.-F. Antoina, P.-F. Aujas, É. Barbanson, S. Bonnaud, M. Comas, D. Coste, É. Denis, L. Deneu, G. François, F. Guidicelli, D. Houliez, É. Klamerek, A. Laffargue, J.-C. Latour, L. Lecocq, P. Malmassari, J.-Y. Mary, R. Potié, N. Palmier, A. Salles, M. Schiavon, É. Schwartz, M. Souquet, J. Tartare, P. Touzin et H. de Wailly.

ainsi que Roger Avignon, Pascal Danjou, Stéphane Ferrard, Jean-Gabriel Jeudy et Jacques Sicard qui vivent à travers nos pages.

PUBLICITÉ
Mediaobs
44, rue Notre-Dame des Victoires, 75002 Paris
Chef de publicité : Martin Rougé
✆ +33 (0)1 44 88 89 10 *E-mail* : mrouge@mediaobs.com

RÉDACTION ET GRAPHISME
Rédaction : Philippe Charbonnier, Morgan Gillard, Michael Klein, Éric Micheletti, Émilien Pépin.

DISTRIBUTION EN KIOSQUE MLP

SERVICE DES VENTES KIOSQUE
MLP
Numéro de téléphone réservé aux diffuseurs de presse
✆ 04 74 82 14 14

Un encart comportant une offre de parrainage et d'abonnement à la revue GBM est jeté dans les exemplaires vendus en kiosque de cette parution.

DIFFUSION EN BELGIQUE
Tondeur Diffusion,
Avenue Van Kalken, 9
B-1070 Bruxelles.
Abonnements ✆ 02/555 02 17
Administration des ventes ✆ 02/555 02 21. Fax : 02/555 02 09
FORTIS 210-0 402 415-14. *E-mail* : press@tondeur.be

N° CPPAP : 0122 K 79212
N° ISSN : 1956 - 2497
Dépôt légal : à parution.

Impression : Imprimatur
43, rue Ettore Bugatti, 87280 Limoges

© *Copyright Sophia Histoire & Collections 2021*
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.

Fabriqué et imprimé en France

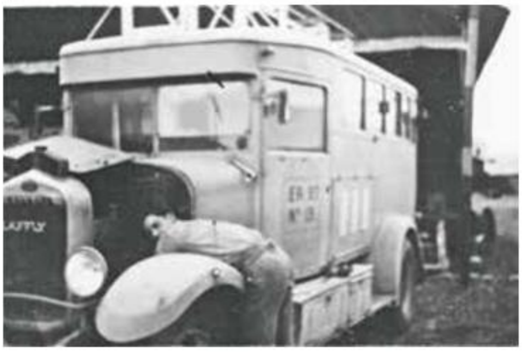
Origine du papier : Allemagne
Taux de fibres recyclés : 0 %
Certification : PEFC
390 g CO2 éq/ex.

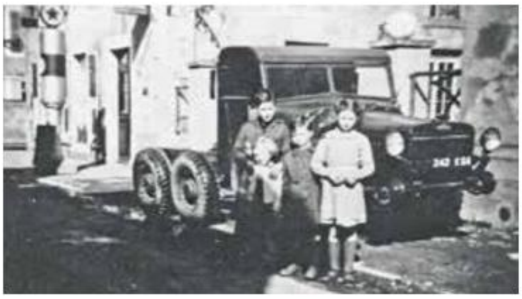
En couverture.
Souriant devant l'objectif, le sous-lieutenant Paul Levitte *(à gauche)* et son mécanicien le chasseur Gicquel, du 7e BCC, viennent d'être décorés pour leur magnifique conduite au feu à Chémery le 14 mai 1940. Nous sommes alors le 2 juin. Dans huit jours exactement, Levitte trouvera la mort dans l'attaque d'Attigny, en tentant de sortir son mécanicien de son char. Ce jour-là, Gicquel a eu de la chance : il n'était pas aux manettes du FCM36 et c'est son camarade le chasseur René Arnaud *(ci-contre)* qui partagera le sort funeste du sous-lieutenant.

VOS RÉACTIONS, VOS

Duo Laffy dans les souvenirs de famille

En triant et renseignant des photos de famille, certaines remontant à 1921, j'ai extrait les deux jointes. Elles ont été prises en 1953 par mon père qui gérait le garage Monclar à Gan, dans les Basses-Pyrénées (futures Pyrénées-Atlantiques). Les deux véhicules montrés sont dans votre ouvrage *Tous les Laffly*. Comment se fait-il qu'un engin aussi particulier que la voiture radio se soit retrouvé entre les mains d'un particulier ? Mon père a noté au dos de cette photo « *peut-être le père Sourd* » qui était un agriculteur des environs. Le Laffly 6x6 était utilisé par une société d'adduction d'eau





Claude Lecronier, 95110 Sannois

FV Le **W15T** porteur de l'écusson **Hotchkiss** en pentagone allongé est certainement l'un de ceux produits au lendemain de la guerre puis rapidement passés par les Domaines où un certain nombre d'exploitants (garagistes, forestiers, etc.) les ont rachetés pour leur usage professionnel. Ce sont ces fabrications d'après-guerre que, sauf une rarissime exception, l'on trouve aujourd'hui dans les collections.

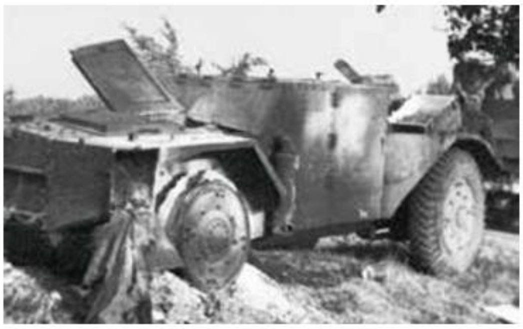
S'agissant de la première photo — celle de la voiture **Laffly LC2N** pour poste ER27 n° 13 Aviation, — je ne vois pas comment elle pourrait dater de 1953. Le véhicule est en parfait état, son antenne repliable présente. De toute évidence, cette photographie a été prise dans les années trente, dans le cadre militaire. Le « *père Sourd* » n'aurait-il pas plutôt donné à votre père, en 1953, cette photo de son service militaire prise une vingtaine d'années auparavant ?

L'un au 23e BCC, l'autre au 1er RAM

Je ne l'ai pas fait exprès, c'est la Providence qui m'a fait m'abonner à **GBM**. Cherchant des éléments sur le **23e BCC**, j'ai découvert tout récemment vos numéros 116, 117 et 118. Mon père, qui servait dans ce bataillon, a été « *fait aux pattes* » le 14 juin 1940 mais a réussi, après deux jours de captivité, à s'évader en compagnie de Jacques Lemaigre Dubreuil au cours d'une halte de leur colonne de prisonniers au milieu d'un champ de blés. Leur cavale s'est terminée le 27 juin à Solignac (Haute-Vienne) après un détour par Paris. Lemaigre Dubreuil, capitaine de cavalerie affecté à l'état-major de Weygand, avait obtenu, début juin, de commander un escadron doté d'AM sorties d'usine, sans tourelle, sans rodage, dotées seulement d'un armement léger de fortune.

Hervé de Villeneuve, par internet

FV Merci pour votre récent attachement à GBM et pour cette anecdote. Le capitaine (de réserve) Lemaigre-Dubreuil avait en effet réintégré, à sa demande, le **1er RAM** le 29 mai 1940. Les automitrailleuses que vous évoquez sont des AMD 35 Panhard dont le régiment a perçu début juin, entre autres, neuf exemplaires sans tourelle, les livraisons de ces dernières accusant un retard récurrent d'une cinquantaine sur la production Panhard. Nous avons développé cette affaire dans GBM 86 mais voici une nouvelle photographie de l'une de ces AMD, perdue à l'ennemi (unité inconnue ; de telles voitures étaient présentes également au groupe d'escadrons Michel, sur la Loire). Huit goujons pour FM — deux armes par équipage — placés sur le pourtour du trou de tourelle constituaient le pauvre équipement de combat de ces voitures du dernier quart d'heure, surnommées « *baignoires* » au 1er RAM.



Coup d'arrêt aux Panzer à Gembloux

Le Panzer IV présenté page 78 de **GBM** 137 est celui du lieutenant Hagen, char « 426 » de la 4.Kpie du Pz.Rgt. 35 détruit près de la ligne de chemin de fer de Gembloux (Belgique), par un tir d'artillerie français. Lieutenant tué. C'est le long de cette voie ferrée Bruxelles-Namur que, faute de positions préparées, la 1re DM (division marocaine) a établi sa ligne de défense où, le 14 mai 1940, le 2e RTM arrête le Pz.Rgt. 35.

L'HISTORIEN MASQUÉ.
Quelle époque ! On ne peut même plus reconnaître les personnalités honorées ces derniers temps. Le 15 juin dernier, l'insigne des Historiens de l'armée de Terre était remis, lors d'une cérémonie à l'École militaire de Paris — sans aucun invité hélas, pour cause de Covid — à un écrivain cher à nos lecteurs. Honneur à Henri de Wailly.

FORUM ATF40
Armée française 1919 - 1940
ATTENTION, NOUVELLE ADRESSE :
atf40.1fr1.net

SECTION GBM SUR ATF40
Participez nombreux au débat sur la politique rédactionnelle et aux compléments d'information ayant trait à GBM.

PARTICIPEZ AU MANIFESTE FRANÇAIS

en m'adressant vos courriers, **photographies**, (scans haute résolution), remarques, compléments d'information, restaurations de véhicules, reconstitutions en uniforme, « mémoire de nos pères », etc., à francois.vauvillier@orange.fr

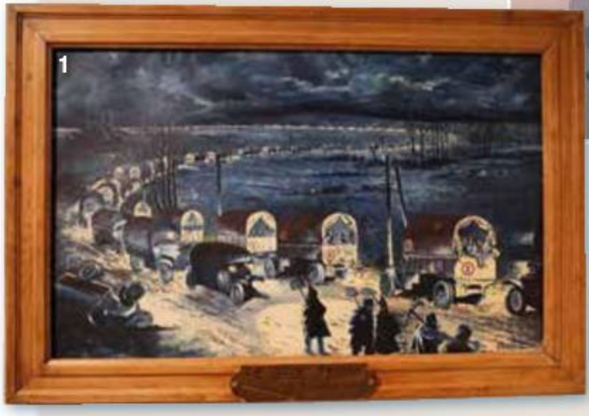
ou par lettre à la rédaction de **GBM**, Sophia Histoire & Collections, 5, avenue de la République, 75011 Paris. À très bientôt dans *vos* pages.

QUESTIONS, VOS APPORTS À GBM

À Bourges, le Musée du Train ouvre ses portes

Installé au sein des écoles militaires de Bourges depuis juillet 2009, le **Musée du Train et des équipages militaires** retrace les grandes phases de l'évolution de l'Arme, de sa création par l'Empereur Napoléon 1er le 26 mars 1807 jusqu'à nos jours.

Fermé pendant deux ans pour rénovation, il a été inauguré au printemps dernier, le 26 mars 2021 par le général Frédéric Sabia, Père de l'arme du Train, en présence du général Olivier Salaün, général inspecteur de l'armée de terre, et a rouvert ses portes le 19 mai dernier. Il constitue le premier jalon du **pôle muséal de Bourges**, regroupant dans un même ensemble le musée du Train et des équipages militaires, le musée du Matériel et de la maintenance ainsi que les collections d'armement de la Délégation Générale pour l'Armement. ■



18 septembre 2021
au 6 mars 2022

1. Tableau *La Voie sacrée*.
2. Agent d'une CRR 1940.
3. Un cacolet.
4. La façade.

Texte et photographies Emmanuel Fraissard, Musée du Train et des équipages militaires.

Ce jour-là, notre artillerie joue son rôle à plein, arrêtant les Panzer qui venaient de bousculer le 1er RTM surpris par leur présence. Ce régiment qui, pensant avoir affaire au repli des chars de la 3e DLM, avait tardé à réagir, parvient à rétablir sa position initiale. Dans la nuit du 15 au 16, les Allemands, après avoir fait intervenir leur dernière réserve, replient leurs Panzer. C'est un échec pour eux, avec un nombre de blindés détruits très important.

Régis Potié, par internet

Au pont de Pogny, 48 ans plus tard

La lecture de l'article sur le 41e BCC dans **GBM** 137 a réveillé des souvenirs certes moins héroïques que ceux de 1940 : pour moi, le pont de Pogny évoque un point d'appui où mon groupe de combat saint-maixentais a lutté une nuit complète contre la fatigue et les moustiques, avant de découvrir aux premiers rayons du soleil l'existence du monument érigé à la mémoire de nos glorieux anciens morts pour la France en ce même lieu 48 ans plus tôt. C'était en mai 1988, mon bataillon participait alors aux grandes manœuvres dans le secteur de Mailly-le-Camp en même temps que d'autres écoles militaires. Après avoir mis en déroute une section d'appelés du 114e RI qui avaient eu la mauvaise idée de tenir un carrefour dans Sommessous, nous avons été transportés en camion vers une destination inconnue, puis débarqués à quelques kilomètres d'un pont que nous devions atteindre puis tenir « *sans esprit de recul* »... le pont de Pogny.

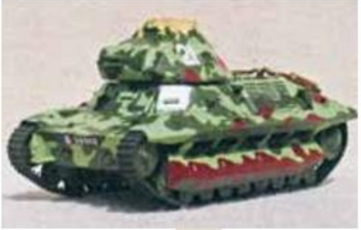
Nicolas Legrand, par internet

Sur notre agenda

La Guerre des Ondes

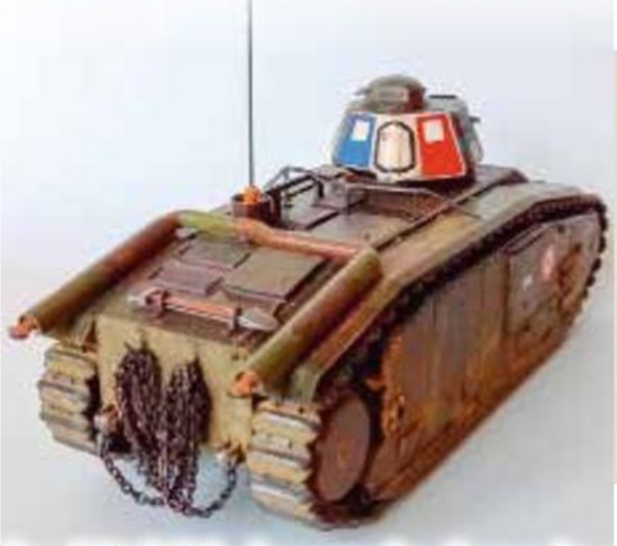
À l'occasion du centenaire de la radio française, le **Musée de l'Ordre de la Libération** présente, jusqu'au 2 janvier 2022 l'exposition **La guerre des Ondes** : quand Radio-Paris, Radio-Vichy et Radio-Londres, s'interpellaient, se critiquaient et se répondaient.

Et au **musée du Train** l'exposition **Daguet et la logistique** vous attend jusqu'au 6 mars 2022. Ouvert tous les jours du mercredi au dimanche. emb-info-musees.diffusion.fct@intradef.gouv.fr



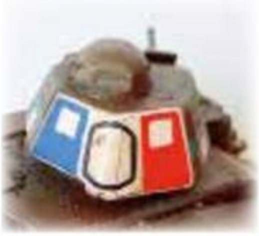
FCM (Fait Complètement Main) « *Parmi divers sujets inspirés par 1940, je vous adresse mon coup de cœur du jour : le contraste d'une décoration tourmentée sur le volume anguleux d'un FCM 36. Inspiration GBM bien sûr, plan et réalisation de ma main, à l'échelle 1/15. Merci pour tous les détails que vous donnez dans chaque numéro* », nous écrit Albert Mac Carton, « *vieux maquettiste de quatre fois vingt ans* ». Voilà ce qui s'appelle tomber à pic (➠ *article pages 51-68*)

chars-francais.net
Un siècle d'histoire des engins blindés français



Après un échange de vues avec la Rédaction, notre lecteur est passé à l'acte, et le résultat est très parlant. Sa maquette Tamiya au 1/35 du char **372** *Vertus* — village natal de Thierry Faucheret, d'où son attachement — présente, de manière convaincante, l'hypothèse développée dans cette page. *(Photos Th. Faucheret)*

Au 41e BCC, français dans la peau, Tricolore dans le dos



Contre toute attente, la saga du 41e BCC n'a pas pris fin avec notre dernier numéro (➠ *GBM 137*). Pour preuve la très intéressante communication de notre lecteur Thierry Faucheret qui, de longue date, a enquêté sur le sujet.

Je viens de lire avec grand intérêt, et un peu d'émotion, l'article de **GBM** 137 sur le baroud d'honneur des derniers chars du 41e BCC. Je connais ces faits d'armes par les témoignages que m'ont laissés les derniers survivants de cet unité, René Tuffet et Guy Loisillon, ainsi que le regretté Roger Avignon, qui m'a été d'une aide plus que précieuse pour tracer le B 1*bis Vertus*.

Je suis tombé à l'arrêt sur votre encart page 38 : « *Et si c'était ainsi ?* », soulignant la petite phrase de Guy Loisillon au sujet de sa tourelle peinte en tricolore. Effectivement, *et si c'était ainsi !* Idée très séduisante, car je ne sais pas d'où vient l'hypothèse de la couleur verte.[1] Pour ce qui est de la teinte bleue de la bande latérale de tourelle, elle m'a été confirmée par René Tuffet lors de ma visite chez lui à Tours en 2003. Lui demandant pourquoi cette couleur, il m'avait répondu : « *c'était les peintures que nous avions reçues* ». Mais pour quel usage ? Les cocardes ajoutées avant mai 1940 ? Hélas, trois fois hélas, nous n'avions pas parlé de marquages de tourelle. Et je n'en ai jamais parlé avec Guy Loisillon. Je n'avais pas connaissance de son témoignage.

L'hypothèse de GBM vient corroborer ce témoignage. Effectivement, reste le cas de la 2e compagnie sans panneau blanc à l'arrière des tourelles. Mais le « I » est blanc. Cette hypothèse me taraudant, je viens de relire les copies de documents sur le 41e BCC que m'avaient fournies Roger Avignon et René Tuffet. Et là, surprise ! L'ordre d'attaque du général commandant la 6e DI du 18 mai 1940 en direction de la côte 311, secteur d'Olizy-sur-chiers, précise, en seconde page, au chapitre « *Recommandations particulières* » :

« *Il est essentiel que l'emploi des chars ne provoque aucune méprise. À cet effet :*

– tous les exécutants et notamment toutes les armes antichars pouvant agir dans la zone intéressée devront être prévenus et savoir notamment que les chars employés portent, peint, sur leur tourelle arrière, un large panneau tricolore. »

Ce passage apporte beaucoup d'eau au moulin de votre hypothèse. Il est vraiment dommage, et surprenant, qu'aucun document du 41e BCC ne parle de ces marquages, qui ont dû être décidés par le chef de bataillon Malagutti. Croisons les doigts pour que des documents ou des photographies puissent nous éclairer un jour, de manière définitive, sur ce point. Comme vous le dites si bien, « *l'enquête continue* ».

Thierry Faucheret, par internet

FV En effet Thierry, le document en date du 18 mai 1940 que vous m'avez transmis est éclairant.

Première constatation : telle que la phrase de l'EM de la 6e DI est libellée, on comprend que ce panneau tricolore préexiste. Ce qui nous convient parfaitement puisque nous avons la preuve photographique que ces grandes surfaces peintes sont présentes dès le 16 mai à Stonne, premier engagement du bataillon. Et donc peut-être même quelques jours avant le départ aux armées de la 3e DCR.

Seconde constatation : nous savons que les chars B engagés à Olizy le 18 mai appartiennent dans leur quasi-totalité aux 1re et 3e compagnies *(➠ GBM 129, ordre de bataille page 45)*. Ce qui, là encore, nous convient puisqu'ils sont compatibles avec l'hypothèse de trois panneaux bleu-blanc-rouge d'égale largeur.

Pour moi, après l'avoir laissé planer à travers l'encadré « *Et si c'était ainsi ?* », l'hypothèse des bandes aux couleurs nationales tient désormais la corde.

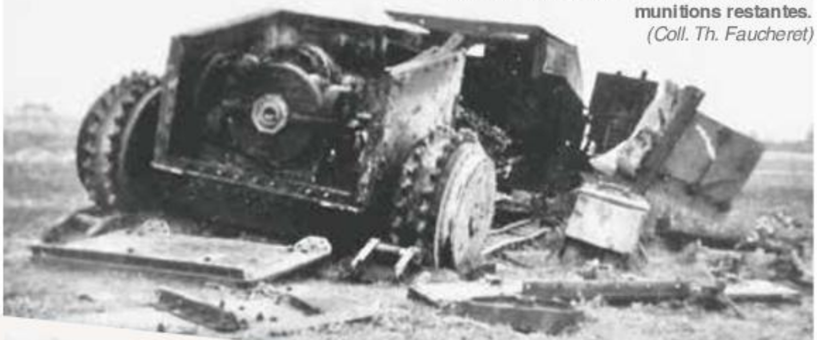
Deux épaves du 41e BCC retrouvées

Toujours au sujet de **GBM** 137, j'interviens cette fois sur le sort du **369** *Corbières*. Il a été sabordé par le sous-lieutenant Tuffet à Nozay (Aube), sur le plateau surplombant la Seine. Complétant la photo page 52 qui a été prise après le combat de Perthes, char encore valide, voici une vue du *Corbières* disloqué prise par un habitant du village. Cette copie de photographie m'avait été remise par René Tuffet lors de notre rencontre à Tours en 2003.

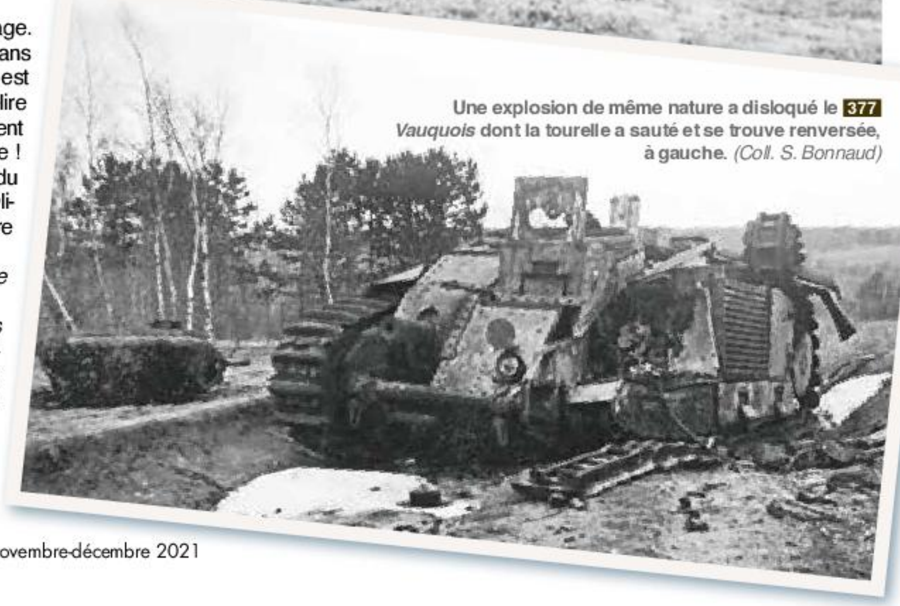
Thierry Faucheret, par internet

FV Décidement, votre assistance est précieuse. Pour ne pas être en reste, nous publions la dernière trouvaille de Stéphane Bonnaud : l'épave (inédite) du **377** *Vauquois* perdu quant à lui à Perthes le 10 juin *(➠ GBM 135 page 74)*.

Le **369** *Corbières* éventré par l'explosion des réservoirs d'essence et des quelques munitions restantes. *(Coll. Th. Faucheret)*

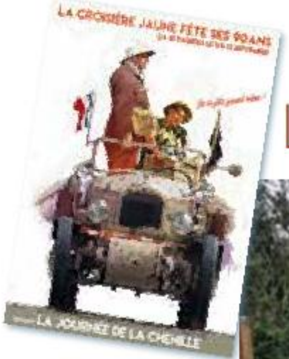


Une explosion de même nature a disloqué le **377** *Vauquois* dont la tourelle a sauté et se trouve renversée, à gauche. *(Coll. S. Bonnaud)*

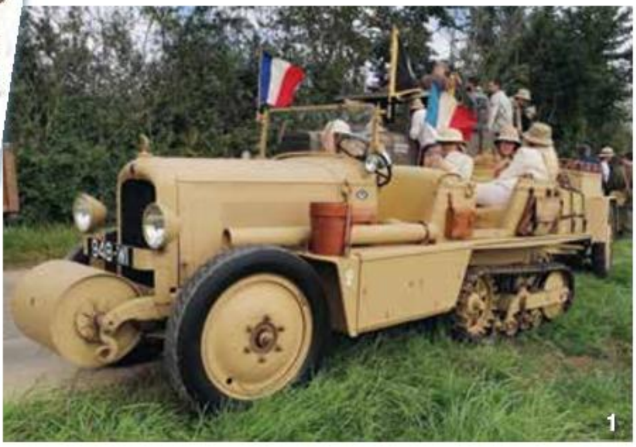


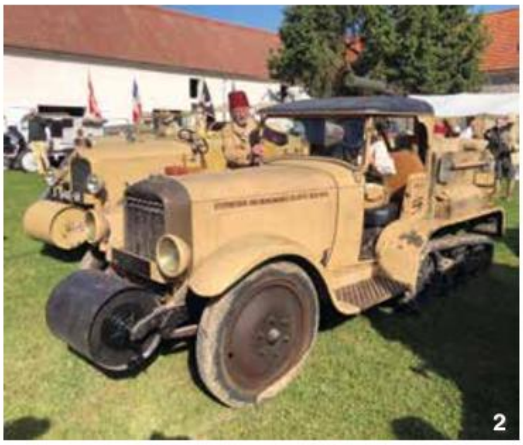
Note

[1] Hypothèse apparue dans *Trackstory* n° 3 (2005), de Pascal Danjou : panneaux représentés vert foncé mais sans mention en légende. Dans *Batailles & Blindés* n° 17 (déc. 2006), « *surfaces sombres* » représentées en gris-vert très foncé peu définissable.


LA CROISIÈRE JAUNE FÊTE SES 90 ANS
LA JOURNÉE DE LA CHENILLE

Libre évocation de la Croisière Jaune
1 - La plus chic des **P17**, digne d'*Hermès*. *(Photo Valentin Vauthier)*
2 - Une **P19** recyclée.
3 - Et une autre **P17** avec Olivier Debras en porte-drapeau.





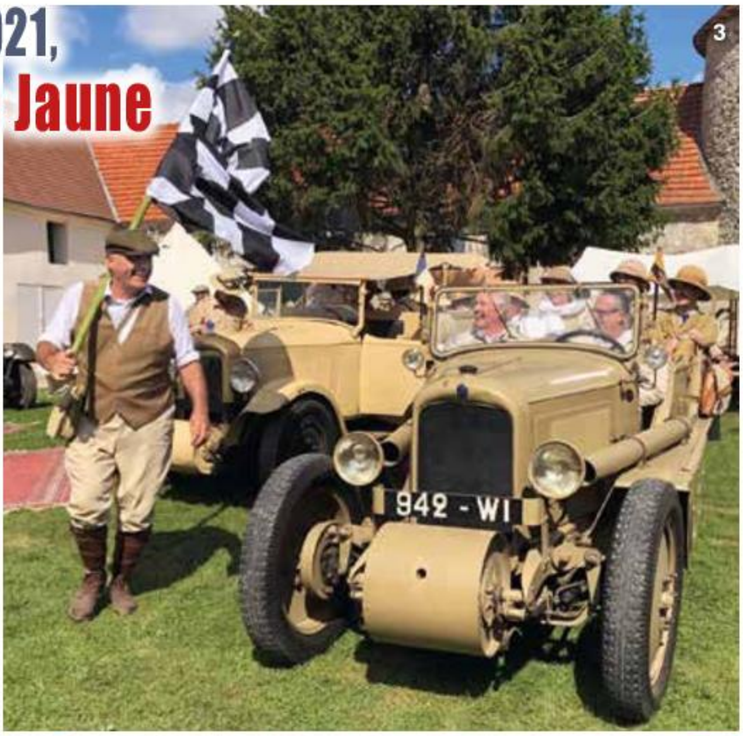
Aux Journées de la Chenille 2021,
Les 90 ans de la Croisière Jaune

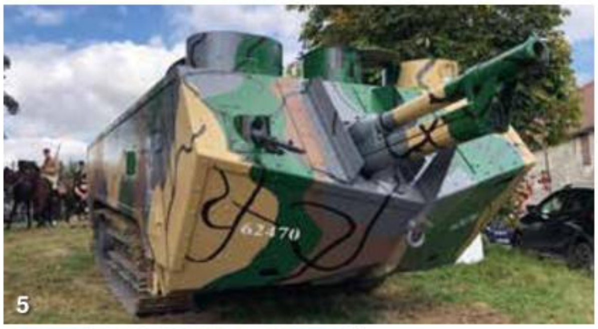
et autres réjouissances entre amis

Olivier Debras aime les défis. Il vient de réussir son dernier en date, réunir une douzaine de Citroën-Kégresse à l'occasion des Journée de la Chenille tenues comme chaque année à Vincy-Manœuvre.

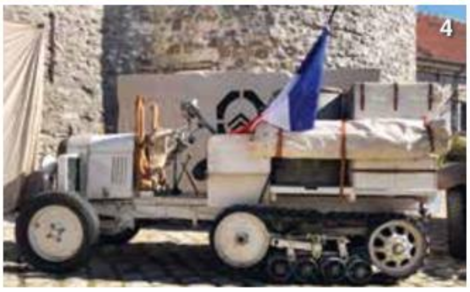
Cette manifestation de Rentrée, chaleureuse et bon enfant, connaît un sccès grandissant. Elle le mérite, par la diversité et la rareté des matériels présentés, ainsi que — point de vue GBM —par la prédominance nette des thèmes français. Cette année bien sûr, les Croisières Citroën étaient mises en exergue mais les plateaux 1940 et 1914-1918 étaient eux aussi très fournis en véhicule rares et en restaurations ou reconstructions de qualité. Bref, *Vincy est une fête*. Un rendez-vous annuel à ne pas manquer.

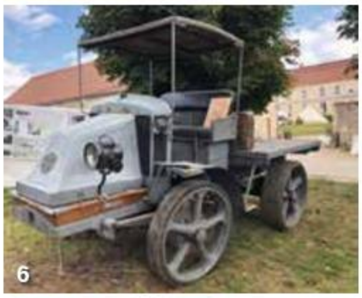
Merci à Régis Duwer, Patrick Loeltz, Laurent Vermot et tous les autres, de mouiller leur chemise sans compter pour ce grand moment, qui fait honneur à notre commune passion. ■

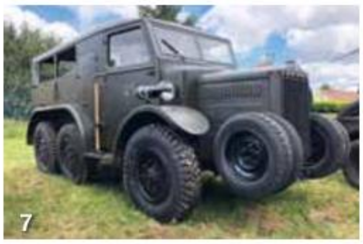




Et une (toute petite) partie des autres...
4 - Une rare et magnifique **P4T** façon Croisière Noire.
5 - Le **Saint-Chamond**, garanti 100 % faux mais 100 % bluffant.
6 - Un **Latil TP** parfaitement dans son jus... mais châssis court.
7 - Une VDP **Lorraine 28** restaurée avec brio.







Et le coup de coeur de GBM, la plus rare Kégresse de toutes :

La Citroën P1T de Michel Brunet, magnifiquement restaurée, et ses plaques d'origine : « *Service technique de l'Aéronautique, Villacoublay. Ségur 75 38.* »

On peut toujours téléphoner.

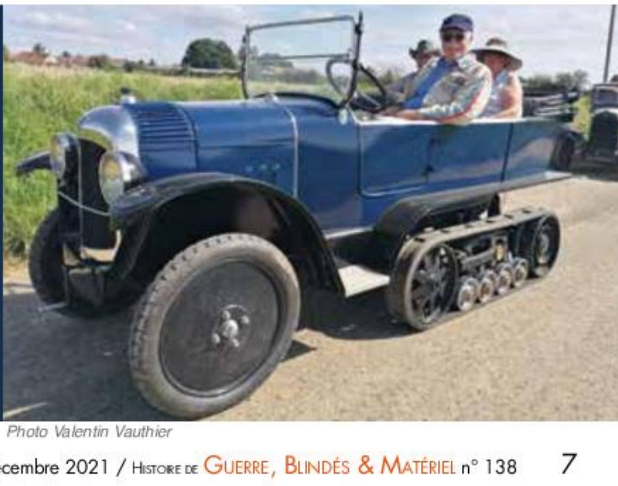
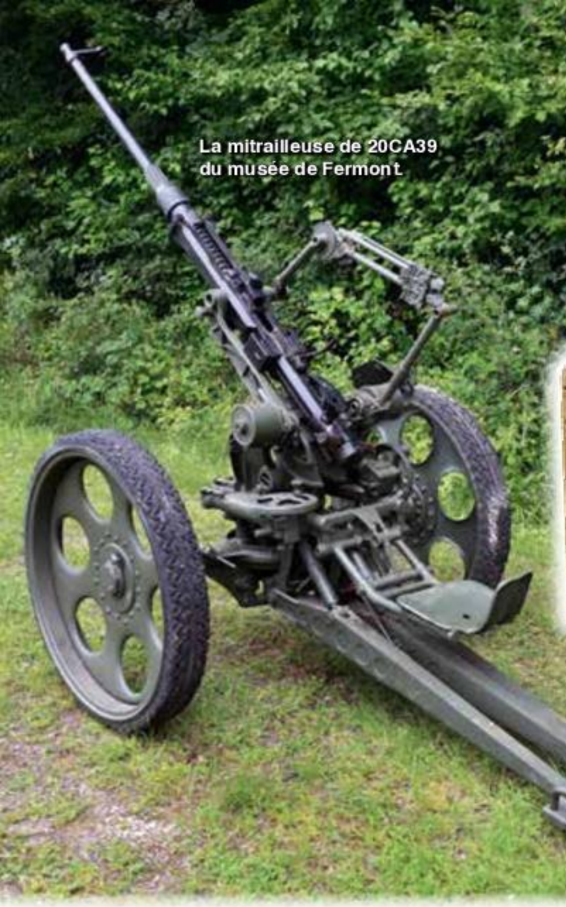
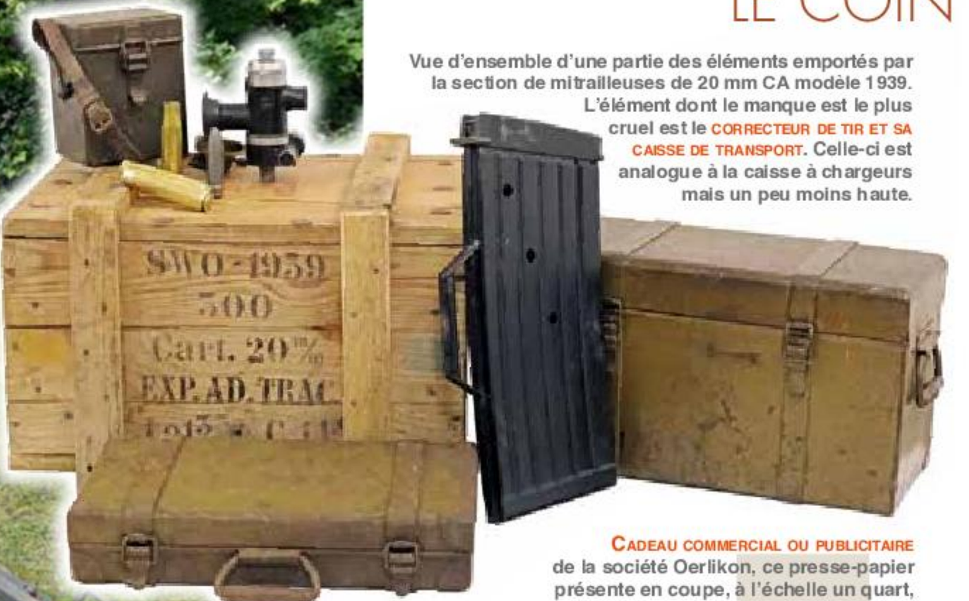


Photo Valentin Vauthier

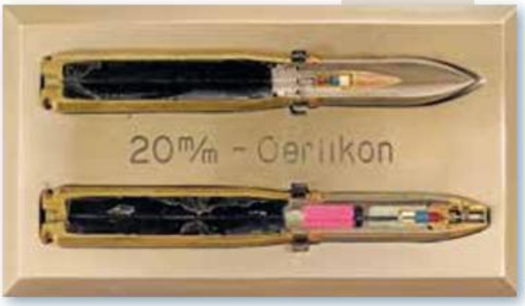


La mitrailleuse de 20CA39 du musée de Fermont.



Vue d'ensemble d'une partie des éléments emportés par la section de mitrailleuses de 20 mm CA modèle 1939. L'élément dont le manque est le plus cruel est le **CORRECTEUR DE TIR ET SA CAISSE DE TRANSPORT**. Celle-ci est analogue à la caisse à chargeurs mais un peu moins haute.

Cadeau commercial ou publicitaire de la société Oerlikon, ce presse-papier présente en coupe, à l'échelle un quart, les deux principales munitions de la mitrailleuse de 20 CA 39. Les étuis sont fabriqués à Altdorf (Suisse) et datés de 1936. *En haut,* la cartouche à obus explosif de rupture avec sa fusée de culot pour le tir antichar. *En dessous,* la cartouche à obus explosif autodestructeur traceur pour le tir CA. La trace lumineuse bleue au début puis rougeâtre ensuite est assurée jusqu'à 1 600 m et l'autodestructeur fonctionne après 7 secondes de trajet, soit une distance d'environ 2 300 m. La fragmentation produit 300 éclats dans un cône de 3 m de diamètre de base et 3 m de hauteur.



Trente ans pour réunir les accessoires de la Mitrailleuse de 20 CA 39

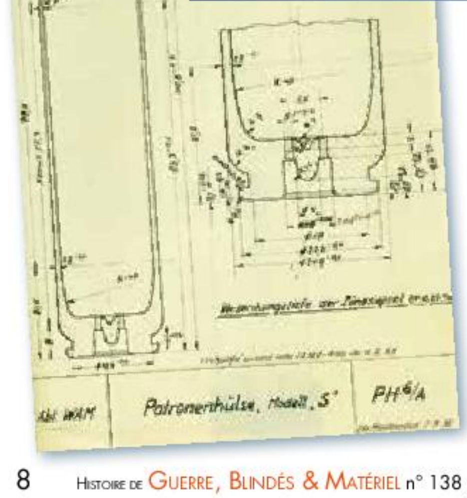
et la quête n'est pas terminée

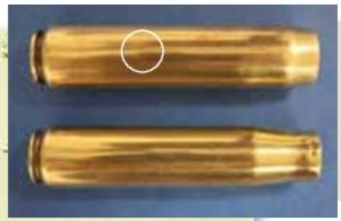
Éric Klamerek

Photos de l'auteur

Rebondissant sur notre série d'articles consacrés à la mitrailleuse Oerlikon de 20 mm CA modèle 1939 (➠ *GBM 126, 127 et 136)*, Éric Klamerek décrit ce qui accompagne cette arme aujourd'hui très rare, dont subsistent en France moins d'une dizaine d'exemplaires.

Daté du 7 septembre 1936, ce tracé de l'**ÉTUI DE 20 x 110 RB** de chez SWO a été archivé par la SFM (société française des munitions) en septembre 1939.





Étuis d'une cartouche tirée *(en haut)* **et d'une cartouche non tirée** *(en bas).* Sous la pression des gaz, la déformation est telle que les épaulements du collet sont gommés par le gonflement de l'étui. Pour la même raison apparaît également, au milieu de l'étui tiré, une empreinte circulaire laissée par l'indicateur d'approvisionnement de l'arme.

Plus encore que l'arme elle-même, les accessoires de cette mitrailleuse sont extrêmement rares. Aussi les quelques éléments retrouvés, après des décennies de « chine », méritaient qu'on les présente dans GBM. Les voici.

En premier lieu, retraçons très brièvement l'histoire du fabricant de l'ame. La **Schweizerischen Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon (SWO)** est créée en 1906 avec pour objet la construction de machines-outils. Très endettée, l'entreprise est rachetée en 1923 par la Magdeburger Werkzeug Maschinen Fabrik, une société allemande qui y nomme Emil Bührle pour la redresser. L'année suivante, Bührle achète à la **Semag** (filiale du groupe allemand Becker) les brevets de fabrication de canons automatiques de 20 mm avec leurs munitions. Puis il rachète la totalité du capital de la SWO et produit de grandes quantités d'armes de DCA pour l'armée helvétique. En 1936, la division armement est constituée en une société à part entière sous le nom commercial d'**Oerlikon**.

Les munitions et leur transport

Oerlikon produit donc à la fois mitrailleuses et munitions de 20 mm. Cette munition de 20 x 102 RB (culot retreint) est déjà utilisée en France sur les canons de bord HS 7 et HS 9 armant les moteurs-canons Hispano-Suiza des chasseurs Dewoitine et Morane-Saulnier.

Pour la mitrailleuse, trois types de munitions sont employés au combat : pour le **tir contre avions**, une cartouche à obus explosif autodestructeur avec ou sans traceur réservée ; pour le **tir antichar**, une cartouche à obus explosif de rupture.

Le profil caractéristique des étuis tirés par la mitrailleuse Oerlikon trahit le fonctionnement atypique de cette arme : en effet, la séquence d'extraction de l'étui débute alors que le projectile n'a pas encore quitté le canon. Dès lors, n'étant plus maintenu dans sa chambre, l'étui gonfle et se déforme sous la pression des gaz.

Les munitions sont livrées en **caisses de bois blanc** (dimensions 540 x 500 mm et 350 mm de haut) contenant 300 cartouches. Pesant 96 kg remplie, la caisse est munie de deux fortes poignées métalliques et ses grandes faces présentent la raison sociale du fabricant, les abréviations ainsi que le code couleur du type de chargement des projectiles. [1] Le couvercle, qui ne possède pas de système de fermeture, est fixé par dix vis dont une cachée sous un scellé de cire rouge en guise de témoin d'intégrité.

Outre les deux caisses de 300 cartouches transportées chacune sur l'une des deux voiturettes porte-munitions de la section, d'autres cartouches sont emportées dans la **caisse tactique**. Cette dernière, métallique, à deux poignées pour un poids de 43 kg, contient cinq boîtes-chargeurs garnies à quinze coups chacune.

De forme incurvée, la **boîte-chargeur**, en tôle nervurée, dispose d'une poignée et d'indicateurs de chargement. Agencé en pile unique, le transporteur est numéroté de 1 à 9, ce qui permet de visualiser en permanence les coups restants. Chaque section emporte au total huit caisses de cinq chargeurs. [2]

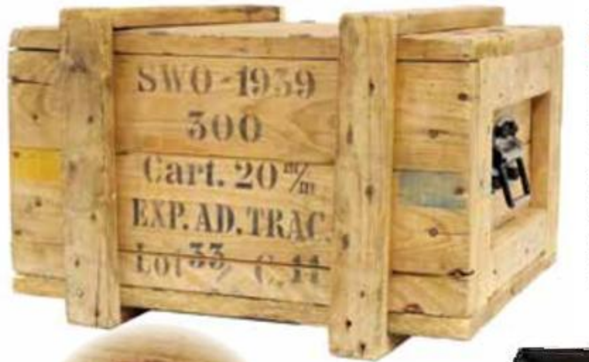
La caisse de rechanges et accessoires

L'unité collective de la mitrailleuse est constituée par une **caisse métallique unique** renfermant l'outillage de maintenance, le nécessaire de nettoyage et un lot de pièces de rechange.

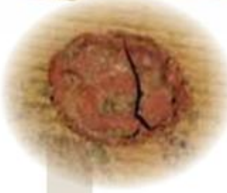
La lunette de tir antichar

Le tir de la mitrailleuse de 20 mm contre engins blindés n'est prévu que pour assurer la défense propre de la section de mitrailleuses. La distance extrême d'intervention antichar est de 500 m. Le tir doit s'exécuter en coup par coup ou bien, lorsque l'engin se trouve à moins de 300 m, par rafales de deux à trois cartouches. Compte tenu du caractère exceptionnel du tir antichar, chaque mitrailleuse ne dispose dans sa dotation que de trente obus de rupture, en deux boîtes-chargeurs.

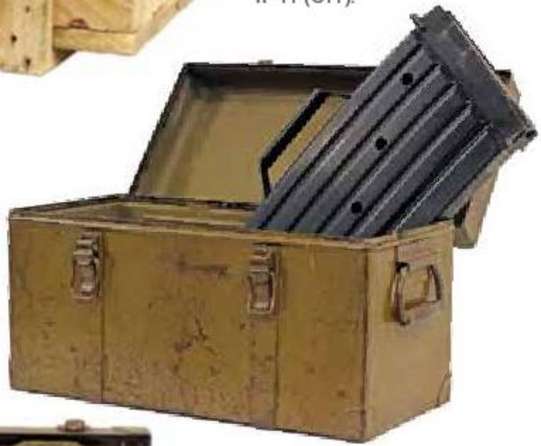
Pour ces circonstances, la mitrailleuse reçoit une **lunette de tir antichar** fabriquée par la société Wild Herrbrugg (grossissement 2, champ de tir 16°). Le réticule de visée est constitué par la pointe d'un angle droit (ouvert en bas) encadré de deux fils parallèles. Elle est équipée d'un niveau à bulle, d'une bonnette de caoutchouc et de filtres colorés destinés à atténuer les effets d'un éclairage trop vif. Le réglage s'effectue par les tambours des azimuts et des hausses.



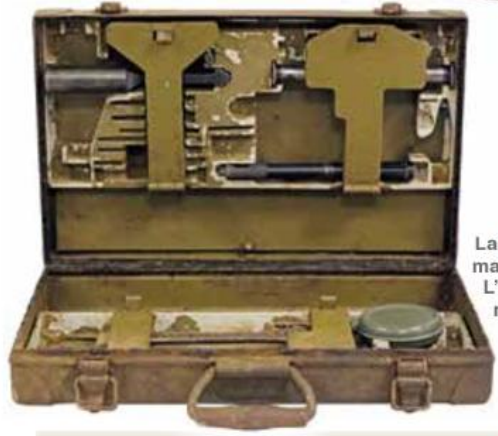
Sur chaque grande face de la CAISSE À MUNITIONS apparaît la raison sociale SWO ainsi que l'année de fabrication, puis la nature du contenu. Les abréviations *EXP.AD.TRAC.* indiquent des obus explosifs autodestructeurs traceurs également identifiables aux bandes de couleur jaune et gris-bleu. Lot de fabrication n° 33 (de 1939), caisse n° 11 (C11).



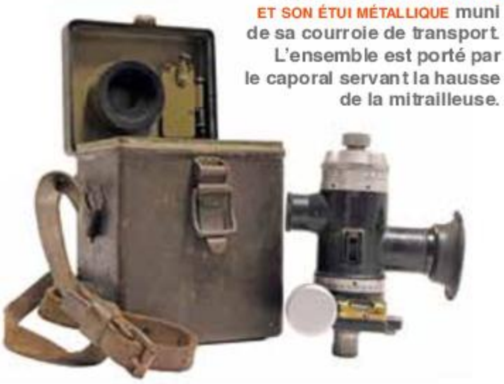
Recouvrant l'une des dix vis du couvercle, le SCELLÉ TÉMOIN D'INTÉGRITÉ est intact, la caisse ayant été ouverte par le dessous afin de le préserver.



CAISSE TACTIQUE DE CINQ BOÎTES-CHARGEURS de 15 coups. Les indicateurs de chargement sont présents uniquement sur la face gauche de la boîte-chargeur, dont le poids vide est de 3,3 kg.



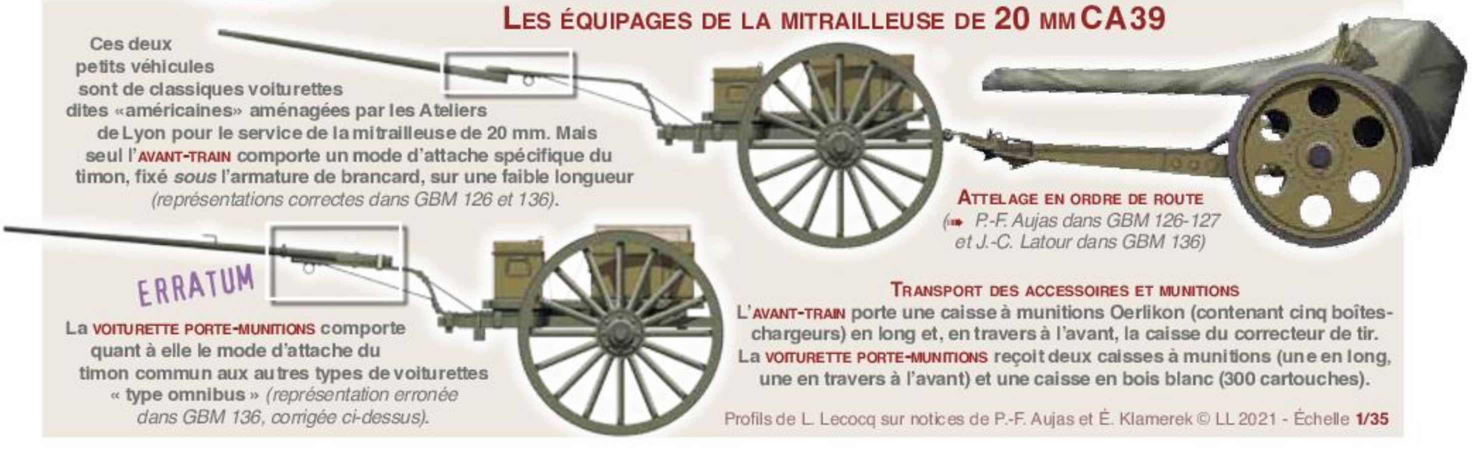
La CAISSE DE RECHANGES ET ACCESSOIRES, malheureusement incomplète. L'outillage a disparu mais les réservations laissent deviner la nature des composants. L'outil cylindrique noir visible dans le couvercle est l'extracteur d'étui rompu.



La LUNETTE DE TIR ANTICHAR ET SON ÉTUI MÉTALLIQUE muni de sa courroie de transport. L'ensemble est porté par le caporal servant la hausse de la mitrailleuse.

Pour son transport, la lunette se loge dans un étui métallique parallélépipédique (135x110 mm pour 175 mm de haut) agencé pour recevoir aussi les accessoires de réglages et d'entretien. L'étui est muni d'une courroie de cuir et doit, en toutes circonstances, être porté à dos d'homme, soit un poids total, lunette comprise, de 3,4 kg. ■

LES ÉQUIPAGES DE LA MITRAILLEUSE DE 20 MM CA39



Ces deux petits véhicules sont de classiques voiturettes dites «américaines» aménagées par les Ateliers de Lyon pour le service de la mitrailleuse de 20 mm. Mais seul l'AVANT-TRAIN comporte un mode d'attache spécifique du timon, fixé *sous* l'armature de brancard, sur une faible longueur *(représentations correctes dans GBM 126 et 136).*

ATTELAGE EN ORDRE DE ROUTE
(➠ P.-F. Aujas dans GBM 126-127 et J.-C. Latour dans GBM 136)

ERRATUM

La VOITURETTE PORTE-MUNITIONS comporte quant à elle le mode d'attache du timon commun aux autres types de voiturettes « type omnibus » *(représentation erronée dans GBM 136, corrigée ci-dessus).*

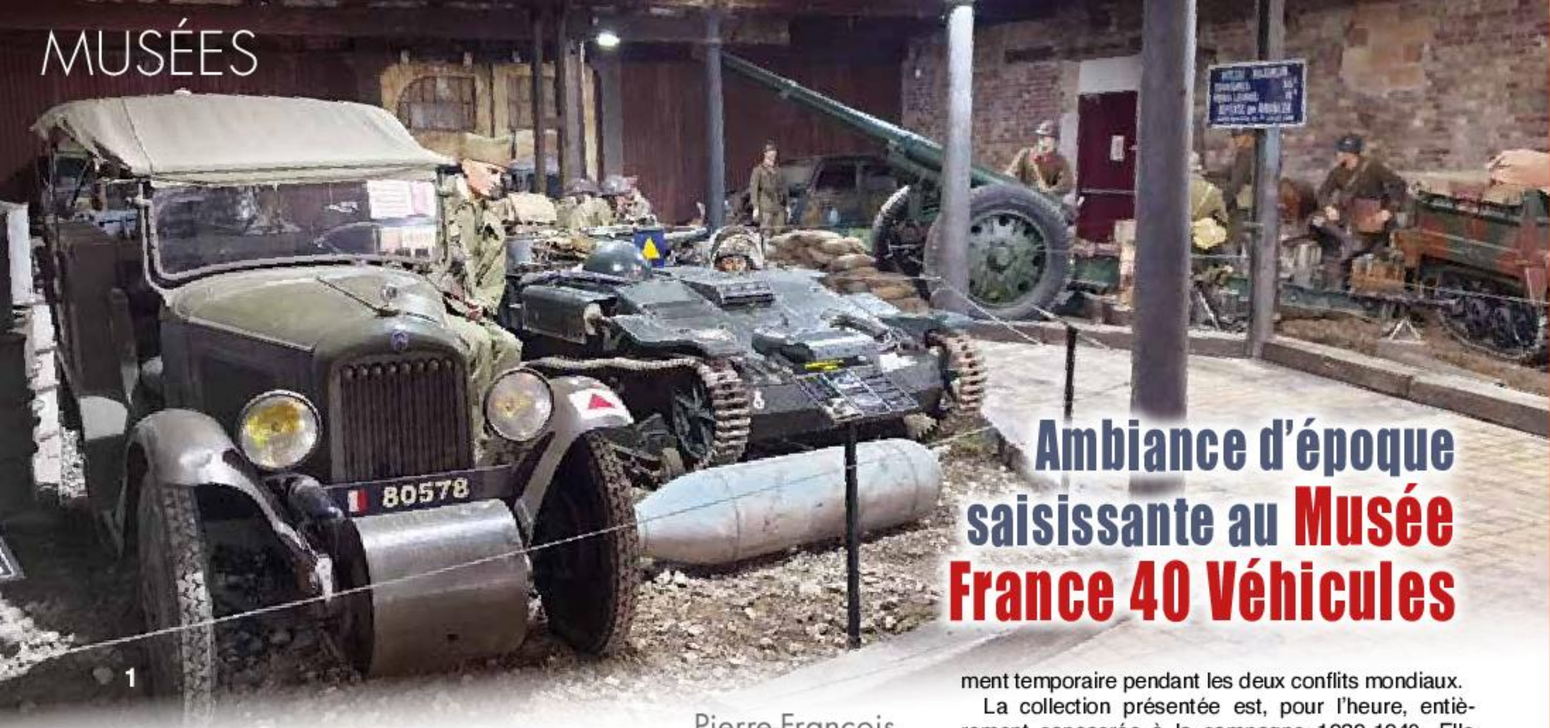
TRANSPORT DES ACCESSOIRES ET MUNITIONS
L'AVANT-TRAIN porte une caisse à munitions Oerlikon (contenant cinq boîtes-chargeurs) en long et, en travers à l'avant, la caisse du correcteur de tir. La VOITURETTE PORTE-MUNITIONS reçoit deux caisses à munitions (une en long, une en travers à l'avant) et une caisse en bois blanc (300 cartouches).

Profils de L. Lecocq sur notices de P.-F. Aujas et É. Klamerek © LL 2021 - Échelle **1/35**

NOTES

[1] À ce jour aucune caisse pour obus explosifs de rupture n'a été observée.

[2] ➠ *GBM 136 page 37* pour le détail de chargement des voiturettes.



Ambiance d'époque saisissante au Musée France 40 Véhicules

Pierre-François Boselli
www.forties-factory.com
Photos de l'auteur

Après plusieurs mois de report du fait de la crise sanitaire, Laurent Vermot Desroches, président de *France 40 Véhicules*, a ouvert, le 25 juin dernier, le lieu muséal mettant magnifiquement en valeur les collections de l'association.

Aboutissement d'années de travail, ce musée est installé dans les bâtiments de l'ancienne sucrerie de la ville de **Fismes**, en Champagne. Liée à l'histoire militaire locale, cette usine fut utilisée comme casernement temporaire pendant les deux conflits mondiaux.

La collection présentée est, pour l'heure, entièrement consacrée à la campagne 1939-1940. Elle s'étend sur environ 1 000 m^2 au rez-de-chaussée du bâtiment. Plongé dans un univers immersif, le visiteur chemine le long d'une rue pavée, encadré par une succession de saynètes dont les décors réalistes mettent en valeur mannequins et véhicules. Plusieurs vitrines dévoilent aussi au visiteur différents petits objets ou effets personnels des combattants.

Environ 110 mannequins aux visages réalistes ont été montés avec soin par un orfèvre en la matière, l'incontournable Titus. Tous les effets d'habillement et équipement, authentiques, illustrent l'échantillonnage des tenues portées en 1940 dans l'armée française. Autour d'eux, une cinquantaine de véhicules militaires de tous types, motos, voitures, camions, blindés, ainsi que différentes pièces d'artillerie, forment un ensemble inédit de matériels de cette période.

Comme dans tout musée qui se respecte, une boutique proposant un large éventail d'ouvrages et un coin restauration permettent de prolonger l'expérience par un moment de détente. Une première extension du musée à l'étage, avec plusieurs scènes consacrées à la Première Guerre mondiale, est d'ores et déjà programmée pour 2022. De même est prévue une salle permettant de recevoir les groupes, écoles et expositions temporaires.

Le musée est ouvert du mardi au samedi, de 10 h à 12 h et 14 h à 18 h, en visite libre ou guidée.

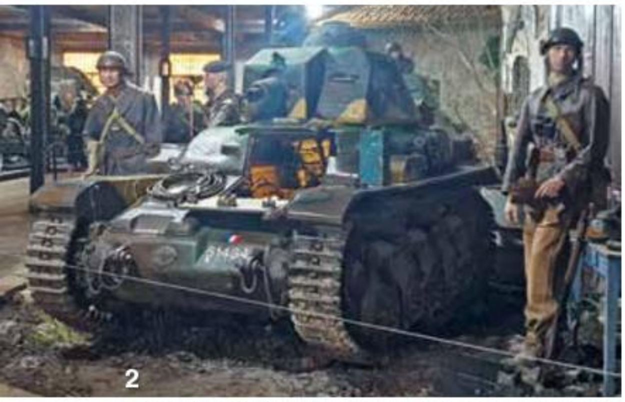
Tarif : 8 € pour les adultes (6 € pour les groupes, militaires, membres des forces de l'ordre et enseignants), 5 € pour les enfants.
Adresse : 7, rue de la Sucrerie, 51170 Fismes
Contact : museefr40V@gmail.com

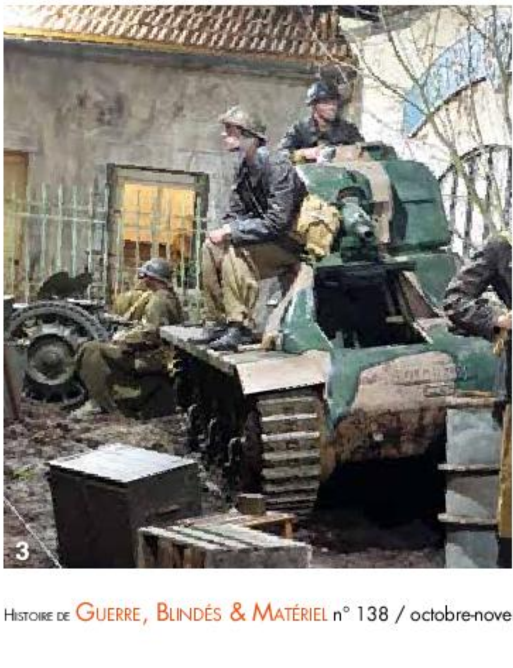
1 - Vue d'ensemble, avec tracteur léger d'artillerie Citroën P17E, chenillette Renault UE, canon de 105 L 36 S et tracteur d'infanterie Unic TU 1.

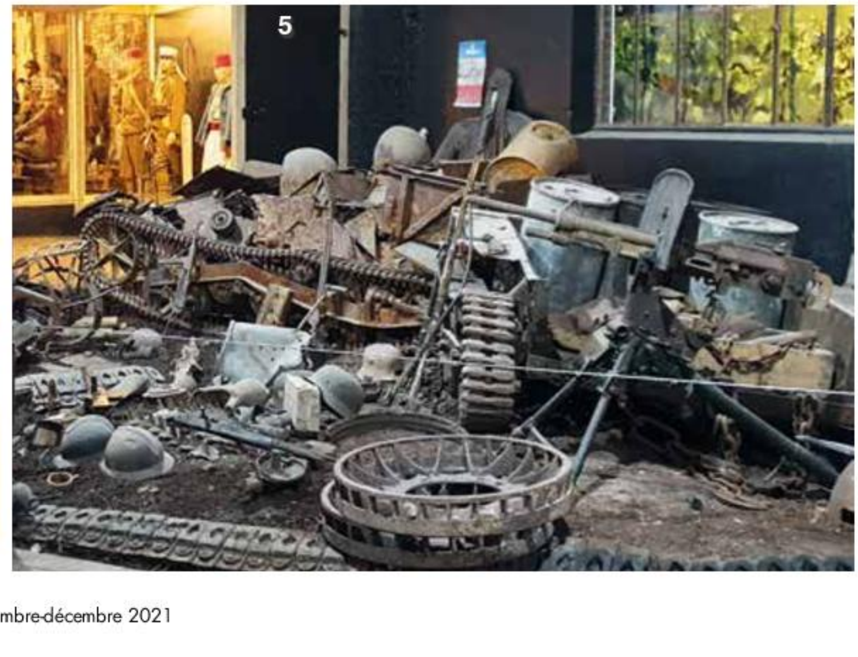
2 et 3 - Les chars légers R 35 et H 39 en situation.

4 - Laurent Vermot Desroches le président et Titus en général.

5 - Un émouvant diorama rassemblant les reliefs de la bataille.







Pour que votre magazine arrive chez vous

Abonnez-vous !

... dès aujourd'hui

1914 ARMÉE FRANÇAISE 1940

GBM 137

GBM Histoire de Guerre, Blindés & Matériel

137

Chars B au combat
Baroud d'honneur sur la Marne

Organisation
Le bataillon d'infanterie en 1940

Blindés 1940
Le bilan chiffré

Grande Guerre
L'artillerie lourde à tracteurs

Renault R35 tardifs
avec la brigade polonaise de Maczek

Œuvres 1939
Les sanitaires américaines de Neuilly

25% de réduction !

1 an
4 numéros

37,50 €

SEULEMENT
au lieu de
~~50 €~~*

votre cadeau

recevez
l'outil multifonctions

Cette carte 11 fonctions en acier
vous permet de couper, scier, décapsuler et même mesurer...
Livrée avec son étui, emportez avec vous et partout un maximum d'outils !

Caractéristiques : **ouvre-boîte • lame • tournevis • règle décapsuleur • scie • 6 tailles de clés plates.**

Coloris : argent. Dimensions : 7,1 x 4,3 x 0,2 cm Poids : 35 gr

www.histoireetcollections.com

Bulletin à découper ou à photocopier

Bulletin d'abonnement

A retourner avec votre règlement à Service abonnement
Histoire et Collections - 5, avenue de la République 75011 PARIS
Abonnements étrangers : nous contacter par mail abonnement@histecoll.com

OUI, je m'abonne à
☐ GBM pour 1 an - 4 numéros
au prix de **37,50 €**
seulement, au lieu de ~~50 €~~

Et je reçois en cadeau mon outil multifonctions

Je joins mon règlement de 37,50 € par :

☐ Chèque bancaire, ou postal à l'ordre d'Histoire et Collections

☐ Carte bancaire

N° ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Expire fin M M A A

Date et signature obligatoires

Code crypto ☐☐☐
(les 3 chiffres au dos de votre CB)

Nom

Prénom

Adresse

Code postal ☐☐☐☐☐ Ville

N° Tél. ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Année de naissance A A A A

E-mail

GBM138

☐ *Cochez cette case, si vous ne souhaitez pas être informé des offres commerciales de H&C et de ses partenaires*

Offre réservée aux abonnés France Métropolitaine. *Prix de vente kiosque : 12,50 €. Les tarifs indiqués sur cette page sont valables jusqu'au 30/04/2022. Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique à des fins d'abonnement, de fidélisation et de prospection commerciale. Conformément à la loi Informatique et Libertés du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de rectification, de suppression et d'opposition au traitement des informations vous concernant. Pour exercer ces droits, il vous suffit de nous écrire à H&C 5 avenue de la République, 75011 Paris.

LES ENTRETIENS DE GBM

Max SCHIAVON s'attaque à GAMELIN

Après celles de Georges et de Weygand, voici venir la biographie de la principale tête d'affiche du trio des grands chefs français de 1940. Cette fois, c'est au généralissime condamné par l'Histoire que Max Schiavon consacre son nouvel ouvrage.

Pourquoi avoir écrit ce livre ?

Tout simplement parce que le personnage demeure énigmatique. Certes il a été beaucoup critiqué — plus qu'étudié — mais dans nombre de domaines des interrogations demeurent : quels paramètres ont influencé ses choix tactiques et stratégiques ? Avait-il des fêlures, des failles dans sa personnalité ? A-t-il changé de comportement au fil du temps ? Pourquoi a-t-il été choisi pour occuper le poste suprême ? Qui sont ceux qui l'ont désigné, et avaient-ils bien conscience de ses qualités et de ses faiblesses ? Quels ont été les moteurs de sa vie ?

Que d'interrogations... Dans cet ouvrage, portez-vous une analyse différente sur des faits connus ou amenez-vous des révélations ?

À titre personnel, j'ai souvent croisé le général Gamelin lors de mes recherches et «stocké» tout ce qui le concernait. Si j'ai consulté les archives officielles, ce sont cependant les papiers privés du général, non expurgés, qui m'ont permis de renouveler son portrait, de cerner qui il était vraiment, et de pouvoir développer de nouvelles analyses concernant les raisons de ses choix. En effet, Gamelin tenait ses agendas avec précision, conservait les courriers privés reçus et souvent les brouillons de ses réponses, notait ses réflexions dans des cahiers et des carnets. Il y consignait ses avis sur les personnes, ses réflexions de toute nature, des citations qu'il faisait siennes, etc. Parmi les documents originaux qui m'ont grandement aidé à cerner sa pensée et son action, il faut aussi mentionner les journaux de ses aides de camp qui ont tout noté, même des choses qu'ils n'auraient pas dûs. Grâce à eux nous vivons dans l'intimité du généralissime.

Vous nous donnez envie d'en savoir beaucoup plus. Pouvez-vous nous éclairer sur ses jeunes années ?

Issu d'une famille de militaires — son père est intendant et futur contrôleur général — il compte seize officiers généraux parmi ses ancêtres. Après le collège Stanislas à Paris, il entre à Saint-Cyr en 1891 et en sort deux ans plus tard major de promotion, noté « *Ne mérite que des éloges. Parfait sous tous les rapports* ». Sous-lieutenant il choisit, parce que les mieux classés demandent alors à servir en Afrique du Nord, le 3e régiment de tirailleurs algériens stationné à Constantine. Cependant, s'il donne entière satisfaction à son chef de corps, il s'ennuie et n'éprouve aucune attirance pour ces contrées. Plus curieux, alors que la ville abrite une centaine d'officiers, il n'a pas d'amis proches. Paris lui manque, avec toutes ses animations. En réalité, il n'est pas campagne ni province pour un sou. Aussi dès qu'il le peut, il permute avec un autre officier et rejoint la capitale.

Il est notoire que la chance de Gamelin fut d'avoir rencontré Joffre. En quoi cela va-t-il le marquer ?

Lorsqu'il devient officier d'ordonnance de Joffre en 1906, ce dernier commande la 6e division d'infanterie et personne n'imagine que cinq ans plus tard il commandera l'armée française. Joffre est subjugué par l'intelligence de son collaborateur et va se l'attacher jusqu'à la guerre. De son côté, Gamelin, devenu entretemps chef de cabinet, a l'occasion de rencontrer les principaux généraux et hauts dirigeants civils ; il se constitue ainsi un réseau qui s'avèrera indispensable pour la suite de sa carrière. Il apprend aussi beaucoup sur les relations politico-militaires et constate que Joffre a les coudées franches car il dispose de forts appuis dans les milieux parlementaires et journalistique. Il n'oubliera pas la leçon.

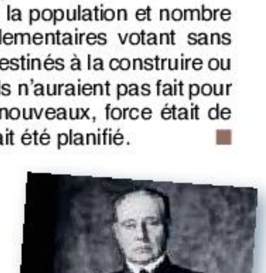
Comment percevez-vous la nature profonde de Gamelin, son caractère ?

Indéniablement, l'homme voit haut et loin. Son intelligence exceptionnelle et sa vaste culture sont remarquées par tous ses interlocuteurs. Sûr de lui et de ses analyses, ayant une très haute opinion de sa personne, il attribue cependant trop de valeur à l'intelligence au détriment de la volonté et de l'énergie. Virtuose de l'écriture, il aime discuter, disserter sur les idées pures, sur la philosophie, mais s'éloigne souvent de la réalité et se laisse griser par le verbe. La guerre devient ainsi pour lui un jeu de l'esprit. D'un abord calme, réservé, il a un côté charmeur et ne prononce jamais la moindre rugosité de langage. Toutefois ses réflexions solitaires, ses tergiversations, ses fréquents renoncements, ses prises de position souvent opportunistes, son manque de pugnacité, l'éloignent de ses subordonnés. Ceux-ci déplorent sa mollesse, son absence de consistance et d'esprit de décision. Finalement, l'homme manque cruellement de caractère.

Ses choix, lorsqu'il est le chef de l'armée de 1935 à 1939, sont-ils défendables ?

Là encore il y a beaucoup à dire, ce qui explique que j'y consacre plus d'une centaine de pages dans mon livre. Je ne peux ici que donner deux exemples. Gamelin est parfaitement conscient que l'armée française ne pourra pas s'opposer à l'armée allemande en termes d'effectifs, tout simplement en raison de l'écart démographique qui sépare les deux pays. Il doit donc « jouer », non sur la quantité mais sur la qualité, et disposer d'unités bien entraînées, dotées de matériels modernes et performants. Ses réflexions le conduisent à privilégier l'équipement des divisions d'infanterie motorisées, qui se déplacent en véhicules mais combattent à pied, au détriment des divisions légères mécaniques dont il n'entrevoit pas bien les possibilités. Quant aux divisions cuirassées (DCR), ce n'est pas une priorité pour lui et il remet à plus tard les décisions les concernant. Pour ce qui est de la ligne Maginot, Gamelin s'est trouvé sur ce point en plein accord avec Weygand son prédécesseur. Pour les deux généraux, la barrière fortifiée ne pouvait être une fin en soi comme le croyait la population et nombre d'élus. Mais les parlementaires votant sans difficulté les crédits destinés à la construire ou à la renforcer, ce qu'ils n'auraient pas fait pour l'achat de matériels nouveaux, force était de poursuivre ce qui avait été planifié. ■

Pour notre généralissime, grisé par le verbe, « *la guerre devient un jeu de l'esprit* »



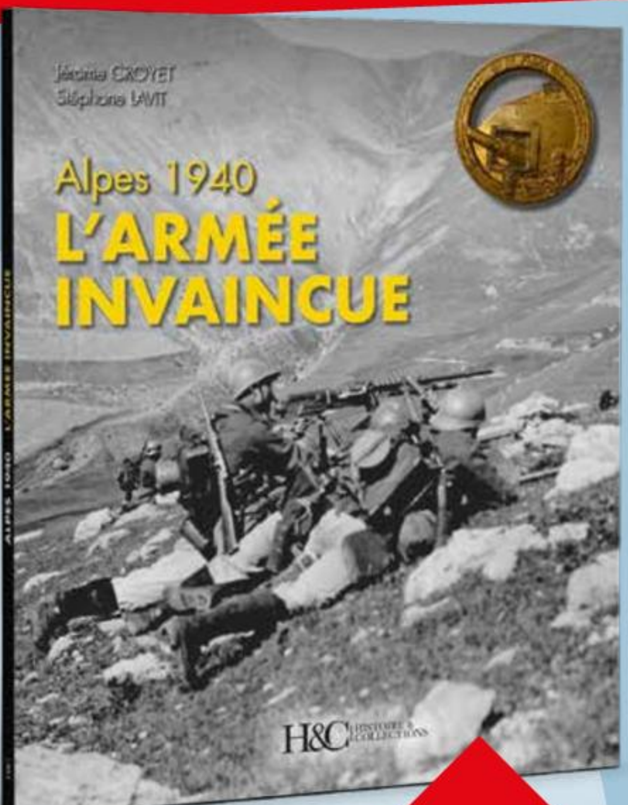
Gamelin, la tragédie de l'ambition.
420 pages,
fomat 15,5 x 24 cm.
www.lisez.com/perrin
Parution 28 octobre 2021

Nouveautés

RÉSISTANCE
LIBÉRATION
Richard FROGNIER
AIRBORNE
Du sang sur la neige
LE 193RD GLIDER INFANTRY REGIMENT DANS LES ARDENNES
H&C

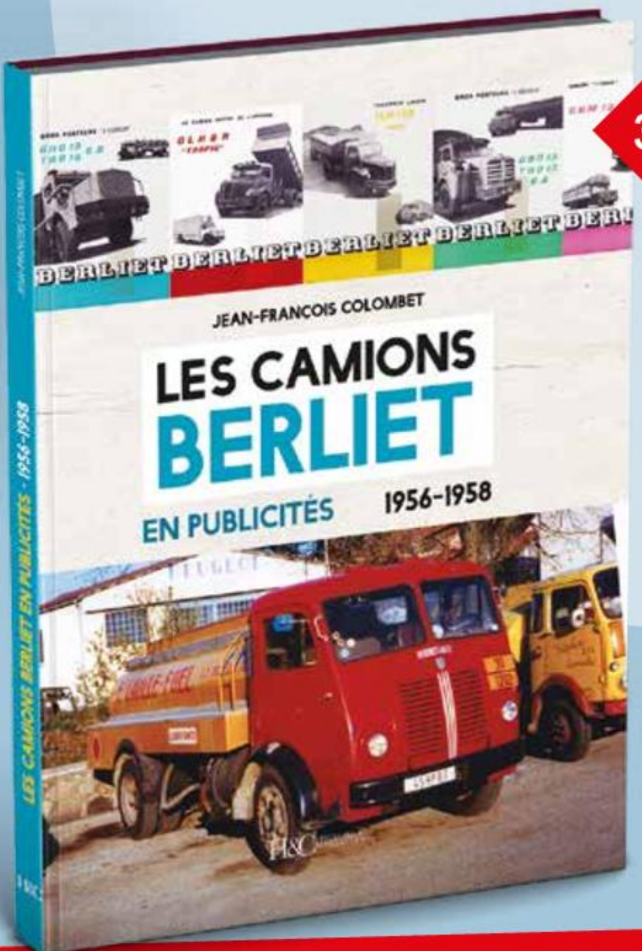
19,95 €

116 pages
Format 21 x 25 cm
ISBN : 9791038010789


Jérémie CROYET
Stéphane LAVIT
Alpes 1940
L'ARMÉE INVAINCUE
H&C

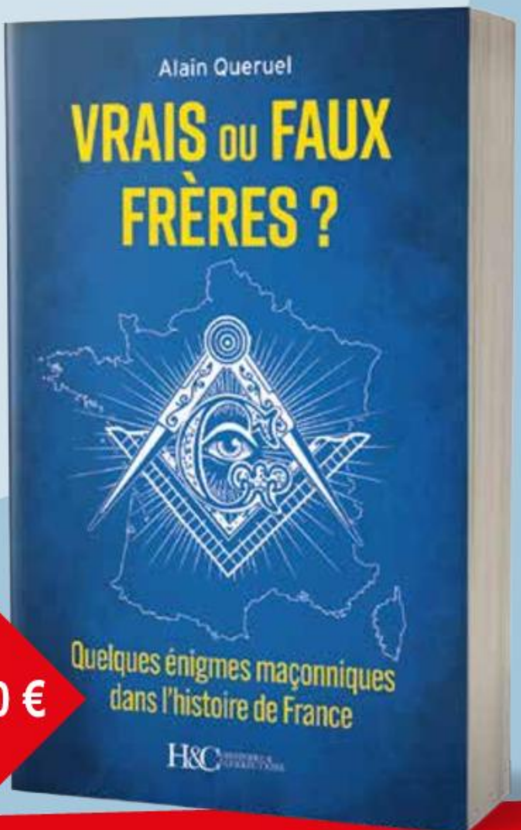
100 pages
Format 21 x 25 cm
ISBN : 9791038011601

19,95 €


BERLIET
JEAN-FRANÇOIS COLOMBET
LES CAMIONS BERLIET
EN PUBLICITÉS
1956-1958
H&C

35,00 €

148 pages
Format 23 x 31 cm
ISBN : 9791038011588


Alain Queruel
VRAIS ou FAUX FRÈRES ?
Quelques énigmes maçonniques dans l'histoire de France
H&C

232 pages
Format 15 x 24 cm
ISBN : 9791038011571

19,00 €

COMMANDEZ NOS LIVRES SUR WWW.HISTOIREETCOLLECTIONS.COM

Poste aérienne NOS LECTEURS DÉCOLLENT

Venant de déployer ses Ailes, Matthieu Comas sera moins présent hélas dans les colonnes de GBM. Mais la coopération terre-air reste la règle entre nous. Bien mieux qu'en 1940.

Pour les sanitaires, passez au Bloch

J'ai lu **GBM** 136 avec toujours autant de plaisir mais je souhaite apporter une précision relative à l'article concernant les **voitures sanitaires de l'Air**. Page 63, vous qualifiez le **Bloch MB 81** « *d'antique* ». Pas du tout : cet appareil a effectué son premier vol au début des années trente et répondait avec le **Guillemin JG 40** moins connu à un programme d'avions sanitaires. De robuste construction métallique, le MB 81 a beaucoup servi dans l'aviation sanitaire qui, hormis lui, ne comprenait que des avions de liaison modifiés. Cet appareil a été très utilisé en Afrique, au Levant et même durant la campagne de France. Il a fait preuve de grandes qualités ; ses pilotes ont réalisé de belles missions au profit des militaires mais aussi des civils. Il est vrai que leurs pilotes ne peignaient pas de civière sur leurs avions à chaque évacuation. Loin d'être antique, il était récent et performant, supérieur au JG 40.

Jean-François Baillet, par internet

MC Merci de votre attention sur le sujet développé. Je comprends votre réaction mais il me faut préciser : le MB 81 n'était pas un mauvais appareil, loin de là, mais son premier vol datant de 1932, il n'était plus vraiment de toute première jeunesse en 1940. Au Levant, les quelques exemplaires disponibles servaient principalement à la liaison et seules deux sections sanitaires en étaient encore équipées en 1940. L'adjectif « *antique* » était sans doute exagéré et aurait pu être remplacé par « *dépassé* », qui eut été suffisant. Puisque ces sujets vous intéressent, je vous invite à découvrir la nouvelle revue *LES AILES*, sorte de « GBM Air » que j'ai le bonheur de piloter. Un gros dossier est en préparation, justement, sur l'aviation sanitaire.

LES AILES
N°2
NOUVEAU !
LA FAYETTE NOUS VOILÀ !
P-40 sur la Tunisie
Hommage : Joséphine Baker
Patrimoine : Dewoitine D.520
Collection : Collimateur G.H.38
Histoire : Henri Castel

Les Ailes

Trimestriel, sous la rédaction en chef de Matthieu Comas

Matthieu vient tout juste de sortir son n° 2, avec les P-40 de l'escadrille La fayette, des Dewoitine 520 inédits, la suite de la saga sur les camouflages de 1940 et de nombreux autres sujets.
www.avions-bateaux.com/produit/lela-presse/1981

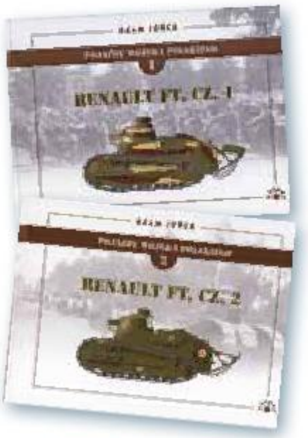
Un FT de défense d'aérodrome localisé

Au risque de déterrer un sujet traité voici bien longtemps dans **GBM**, c'est une intervention plus récente d'un lecteur de votre confrère *Avions* (en page 4 du numéro d'avril dernier) qui m'amène à vous écrire. Donc, grâce à M. Michel Debever, il est désormais possible de localiser la photographie du char FT 00**269** figurant dans l'article de Matthieu Comas paru dans GBM 115, en haut de la page 66. Ce cliché a été pris sur le terrain d'aviation de **Saint-Omer-Wizernes** (Pas-de-Calais). L'épave du Potez 63-11 en deux parties est celle de l'appareil n° 237, ayant appartenu au GAO 552.

Loïc Richard, par internet

MC N'ayant pas le temps de vérifier dans mes grimoires — *Les Ailes* me dévorent — je vous crois sur parole.

Pages choisies AU FIL DES ÉDITEURS



Renault FT de l'armée polonaise, T.1 et T.2

Adam Jonca

Certes, la langue polonaise n'est pas la plus facile à déchiffrer mais, ne serait-ce que pour l'iconographie, ces deux volumes retiennent toute notre attention. Il s'agit en effet, avant tout, d'albums dans lesquels l'iconographie d'époque, reproduite dans de beaux formats et agrémentée de profils en couleurs et organigrammes, occupe plus de 90 % de la surface totale. Dans le tome 1, nous suivons l'histoire des unités polonaises de chars FT, de 1919 à 1939 avec bien entendu une focale sur le matériel. Le Tome 2 est consacré quant à lui aux variantes du FT polonais, à ses modifications et ses versions spéciales (ferroviaire, lance-fumée, etc.). Par un singulier clin d'œil à une histoire partiellement commune, le Tome 1 s'ouvre sur les équipages français du 505e RAS envoyés en Pologne en 1919 et le second tome s'achève sur les FT confiés, en France début 1940, aux équipages polonais en attente de la constitution des bataillons opérationnels. Chaque ouvrage compte 120 pages, 200 photos environ et de nombreux profils.
www.vesper.pl

Panhard & Levassor et ses implantations industrielles

Bernard Vermeylen

PANHARD & LEVASSOR
ET SES IMPLANTATIONS INDUSTRIELLES

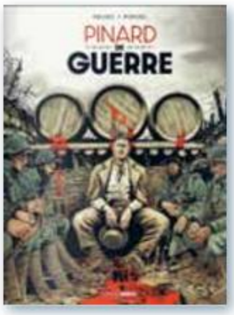
Dans ce superbe album d'histoire et de patrimoine, la part belle est faite à l'iconographie, proprement exceptionnelle et d'une qualité de reproduction peu commune. De l'aube du XXe siècle aux années de notre propre nostalgie, c'est tout un paysage industriel et ouvrier qui se dévoile sous nos yeux, avec notamment un important chapitre — magnifiquement illustré — sur les fabrications de guerre 14-18 et d'impressionnantes photos aériennes de l'usine de l'avenue d'Ivry et du boulevard Masséna, à Paris, au seuil des années cinquante, quand l'industrie le disputait à la Zone. Toute une époque…
Edité par Les Doyennes de Panhard & Levassor

LA BATAILLE DES ALPES
·1940·

La bataille des Alpes

présentée par Max Schiavon

Fin 1941 paraissait, hors-commerce et anonyme, un livre aujourd'hui introuvable, relatant avec une précision remarquable cette bataille défensive victorieuse. Quatre-vingt ans après, la promotion « *Armée des Alpes* » de l'EMIA a souhaité rendre à nouveau disponible cet ouvrage. Et c'est ainsi qu'est née, sous la direction de Max Schiavon, cette nouvelle version : un album grand format richement illustré, augmenté de textes, de biographies, de photos et de cartes. Le nouvel ouvrage permettra de comprendre la situation, le déroulement des événements et les décisions prises sur le seul front invaincu de France métropolitaine en 1940. En 144 pages.
www.editionspierredetaillac.com



Pinard de guerre

Ph. Pelaez et F. Porcel

Ferdinand est un tire-au-flanc, un planqué qui, à la mobilisation, a simulé une infirmité pour échapper à la guerre. Pire, c'est un margoulin sans scrupule qui s'est enrichi au fil des mois dans le commerce d'un vin douteux et frelaté qu'il vend à l'armée. Mais alors qu'il se déplace près de la ligne de front pour écouler son pinard, il se retrouve malgré lui engagé dans le conflit, devenant le captif, avec ses compagnons d'infortune, d'une tranchée prise entre deux feux. Plongée dans l'enfer des premières lignes, une histoire prenante et une ambiance magnifique par le rendu de l'image qui n'est pas sans évoquer, à sa manière, le *Long dimanche de fiançailles* ou *Au revoir là-haut*.
bamboo.fr

TÉMOIGNAGE
JOURNAL DE GUERRE DE JACQUES ROZIER
1940-1941

Témoignage

Journal de guerre de Jacques Rozier

Dans ce petit ouvrage, le lecteur ne trouvera aucun passage véritablement guerrier mais il sera sensibilisé sur l'existence de troupes fort peu connues, les sections de repérage du 6e GAA (groupe autonome d'artillerie) et sur la description saisissante de la débâcle de juin 1940. Au-delà, l'un des grands attraits de ce petit livre réside dans les dessins en couleurs de l'auteur de ce journal, rare et original témoignage graphique pris sur le vif.
arroka.edition@yahoo.com

1875-1914

Les voitures des États-majors

Jean-Claude **Latour**

avec la participation de

François **Vauvillier**

En titre.
Manœuvres du Sud-Ouest, septembre 1907. Avant 1914, généraux et officiers d'état-major se déplacent **à cheval** en campagne, laissant les voitures au service d'état-major. Plutôt insolite, le premier plan a nécessité une explication, que donne la légende d'époque : « *le* **général Picquart** [ministre de la Guerre, en tête] *et son état-major, en suivant les opérations, dépassent sur la route une voiture Berliet dont le propriétaire est descendu pour faire des clichés photographiques.* » Un an après cette prise de vue, en 1908, l'automobile fera son apparition oficielle dans les dotations des états-majors en campagne. Elle sera évidemment de volume plus adapté, et à carrosserie fermée pour les généraux, comme la voiture-coupé hippomobile qu'elle remplace. *(Coll. F. Vauvillier)*

Remplacées pour nombre d'entre elles dès 1908 par des véhicules automobiles, les voitures hippomobiles affectées au service d'état-major des grandes unités comptent parmi les moins connues de leur espèce. Mais notre passage en revue systématique des équipages militaires de la IIIe République avant 1914 ne saurait les passer sous silence. En voici donc le détail.

Dans l'organisation de l'armée française sur le pied de guerre issue de la loi du 13 mars 1875, les quartiers généraux des grandes unités sont suivis de fourgons transportant tout leur matériel et toute leur documentation, le personnel chargé du service des bureaux devant dès lors attendre l'arrivée au cantonnement pour commencer le travail. Il a donc semblé utile d'adopter des types nouveaux de voitures permettant d'exécuter une partie des travaux durant les marches, de faciliter l'accès à la documentation, de procéder plus facilement à l'impression de tous les documents nécessaires et de mieux gérer le service topographique. À cet effet, quatre nouveaux modèles de voitures seront adoptés progressivement, les dotations s'étalant sur une douzaine d'années.

LES DOTATIONS

Aucun des TEG de corps d'armée, dits « *Tableau F* » publiés au début de la période n'a été conservé au SHD, le seul ayant pu être consulté étant celui du 15 décembre 1894, le dernier d'ailleurs, les tableaux F étant supprimés en 1897. La date de mise en service des nouvelles voitures a donc dû être déterminée à partir d'autres documents dont, essentiellement, les aide-mémoire d'état-major.

La voiture d'imprimerie modèle 1877

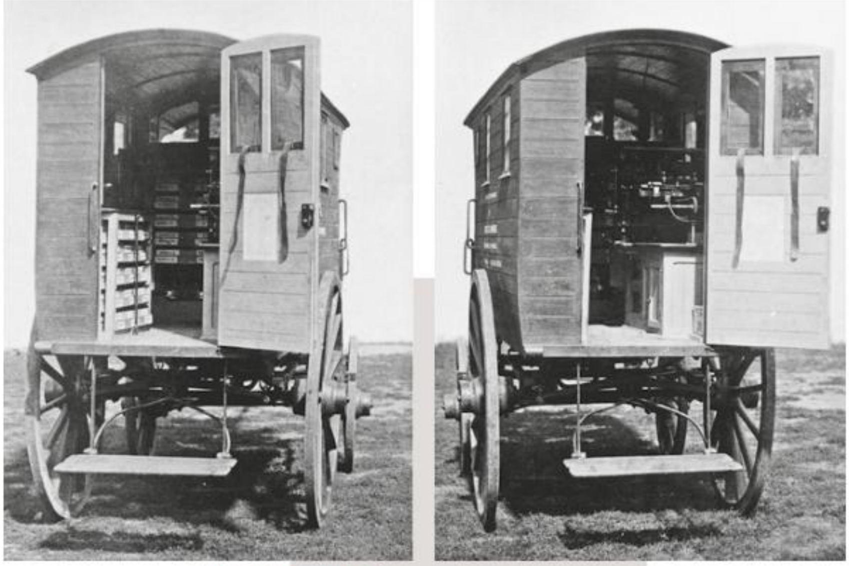
Dénommée « *voiture d'imprimerie typographique* » à partir de 1886, elle est destinée au service de l'im-

VOITURE D'IMPRIMERIE MLE 1877

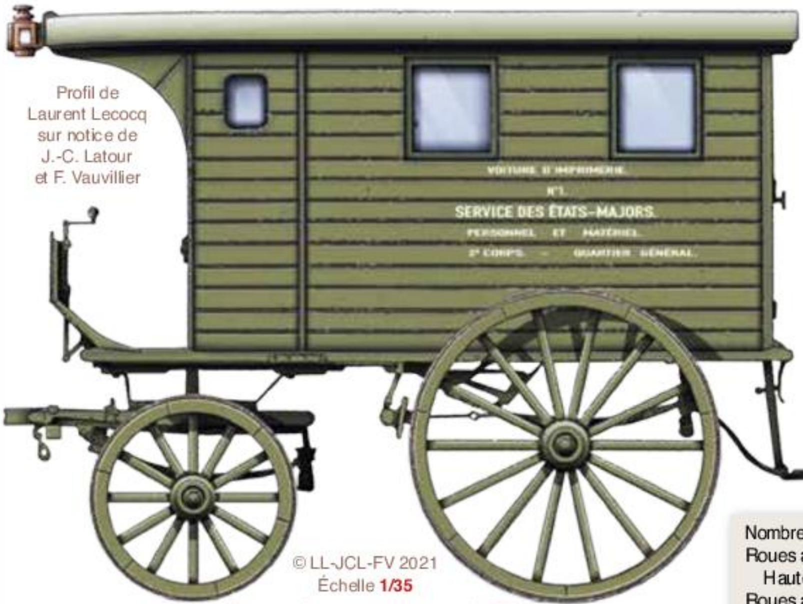
Voiture suspendue (deux ressorts latéraux et un ressort transversal à l'avant et à l'arrière). À l'avant, le siège du conducteur est protégé par un cabriolet avec poignée montoir, avancées latérales comportant un châssis vitré (ou vasistas) et un porte-lanterne.

Sous le siège se trouve un coffre contenant le paquetage du conducteur ainsi que certains accessoires, rechanges et outils. Son coffrage présente deux fenêtres (ou châssis vitrés) sur chacun des côtés, l'intérieur étant également éclairé par des vitrages ouverts sur le panneau de fond du cabriolet.

Dans sa partie arrière, une porte vitrée, deux poignées montoirs et un marchepied permettent d'accéder à l'intérieur. La voiture est munie d'un frein à patins actionné par une manivelle à portée de main du conducteur, sur le haut du garde-crotte et agissant sur la partie antérieure des roues de derrière.



Vues arrière de la VOITURE D'IMPRIMERIE, la porte vitrée ouverte. On distingue bien à gauche et au fond les rayons supportant les casses et à droite la presse. *(Album Roger, DR)*



Profil de
Laurent Lecocq
sur notice de
J.-C. Latour
et F. Vauvillier

© LL-JCL-FV 2021
Échelle **1/35**

VOITURE D'IMPRIMERIE MODÈLE 1877
avec marques conformes à l'instruction du 15 janvier 1886.

L'**aménagement intérieur** comporte une presse typographique et deux systèmes de rayons destinés à supporter les casses (casiers en bois destiné à contenir l'ensemble des caractères en plomb d'une même fonte). L'un de ces rayons est placé contre le fond de la voiture et sert de table au compositeur, l'autre étant placé sur le côté gauche. La presse est fixée sur une table mobile contre le côté droit, l'espace entre les casiers de gauche et la presse à droite constituant un couloir permettant d'accéder à tous les aménagements.

Accessoires, rechanges et outils

La voiture d'imprimerie est munie d'une lanterne, d'un bidon à huile avec ciseaux et mèches, d'une boîte à graisse, d'une paire de traits de rechange avec étui, d'une clef à écrous d'essieu avec deux écrous d'essieu et d'une collection d'objets de campement (corde à chevaux, entraves avec longes, masse de campement et piquets d'attache).

Nombre de chevaux	2 en guides	Voie	1,52 m
Roues avant	n° 5*bis*	Tournant	complet
Hauteur	0,954 m	Longueur totale	6,70 m
Roues arrière	n° 1*bis*	Poids à vide	1 050 / 1 030 kg
Hauteur	1,454 m	Poids en charge max.	1 670 / 1 710 kg

primerie dans une armée ou un groupe d'armées. « *Cette imprimerie portative est destinée à reproduire tous les documents ayant un caractère d'ordre ou d'instruction et qui doivent être tirés à un très grand nombre d'exemplaires pour être transmis aux commandements subordonnés et aux troupes* ».[1]

Bien que millésimée *modèle 1877*, elle figure déjà dans un document officiel publié en mai 1875[2] sans que celui-ci indique la formation d'affectation. Mais une photographie figurant sur l'album Roger publié en 1877 montre qu'elle est affectée, à raison de deux voitures (jusqu'en 1890), à un quartier général d'armée. Présentant des ressources très complètes, elle est organisée pour suffire encore aux exigences du service dans le cas où l'une des deux serait momentanément détachée au QG d'un corps d'armée.

Évolution des dotations en voitures hippomobiles des organes de commandement

	QG de CA				QG d'armée						GQG					Cdement de GDR		
	1879	*1888*	*1908*	*1913*	*1879*	*1888*	*1890*	*1902*	*1908*	*1913*	*1884*	*1895*	*1902*	*1908*	*1913*	*1897*	*1908*	*1913*
Voitures d'imprimerie Mle 1877	–	–	–	–	2[A]	2	1	–	–	–	1	1	1	–	–	–	–	–
Voitures bureau Mle 1880	1	1	–	–	3	3	2[B]	2	–	–[C]	–	1	2	–	–	1	–	–
Voiture transport de cartes Mle 1888	–	1	1	1	–	1	1	1	1	–[D]	–	1	1	1[E]	–[D]	1	1	1
Voitures coupés du général CEM	–	1[F]	–		–	1	1	1	–[G]	–	–	2	2	–[G]	–	1	–[G]	–

A. Voiture mentionnée dès mai 1875.
B. Dotation portée à nouveau à 3 en 1895, puis finalement ramenée à 2 en 1902 avant sa suppression en 1908.
C. Dotation, en novembre 1913, de deux « *autobus aménagés en autobus-bureau pour le poste de commandement* ».
D. Remplacée en novembre 1913 par deux « *fourgons automobiles transport de cartes* », type voiture de livraison d'1 tonne.
E. En 1909, un « *fourgon à bagages et archives* » sera spécialement aménagé pour le transport des cartes en excédent.
F. En fait, septembre 1889.
G. Remplacée par des voitures automobiles bien que les textes n'en fassent pas expressément mention (➡ *détails dans le texte page 19*).

NOTES

[1] *Dictionnaire militaire...*, Tome I, Berger-Levrault, 1898.

[2] *Tableau des marques distinctives et des marques complémentaires...*, 24 mai 1875.

La voiture d'imprimerie disparaît des TEG le 19 juin 1902 au QG d'armée, et le 20 juillet 1908 au GQG.

La voiture bureau modèle 1880

Destinée au transport des secrétaires d'état-major dans les QG de corps d'armée et d'armée, c'est une voiture solide qui peut suivre les états-majors dans tous les terrains. Sa construction était prévue par un ordre ministériel du 13 juin 1873 mais il faudra attendre le 27 février 1878 pour la voir mentionnée dans le Tableau des marques distinctives. Adoptée en 1880 sous ce millésime, [3] elle est déjà citée dans un aide-mémoire de 1879 [4] précisant qu'elle n'est pas comprise dans les six voitures du QG de corps d'armée. Tous les documents officiels publiés jusqu'à 1902 confirmeront cette dotation, jusqu'à sa suppression en 1908. [5]

« *La voiture peut contenir aisément, dans un ordre fixe et commode, le chargement en registres, cartons, papiers, archives pour 15 jours, et même pour un temps plus long, l'excédent des archives et les dossiers périmés des quinzaines précédentes seront transportés dans les cantines sur le fourgon à bagages ordinaire.* » [6] Pour le rédacteur de ce texte, plusieurs aménagements de cette voiture seraient utiles : « *si l'on fixait le long de chacun des grands côtés de la voiture une toile de tente roulée pendant la marche et pouvant former marquise au besoin, on obtiendrait, sans grande augmentation de poids, un abri excellent contre le soleil et la pluie. Il conviendrait aussi d'arrimer contre l'une des parois un grand carton destiné à recevoir un jeu de cartes non roulés et par suite d'un usage plus commode pour les études à tête reposée et pour l'évaluation exacte des distances.* » La seconde amélioration souhaitée sera réalisée quelques années plus tard avec l'adoption de la voiture transport de cartes modèle 1888.

La voiture bureau est également en dotation au QG d'armée, au GQG des armées et au commandement de groupe de divisions de réserve (➠ *détails sur le tableau page 16)* jusqu'au 20 juillet 1908, date à laquelle elle sera supprimée dans toutes ces formations.

NOTES

[3] Comme indiqué dans le *Dictionnaire militaire*, *op. cit.*, Tome II, 1910. Ses tables de construction datent d'août 1880.

[4] *Aide-mémoire de l'officier d'état-major en campagne*, Paris, Impr. nat., 1er mars 1879.

[5] *TEG du 20 juillet 1908, Armée active, Quartiers généraux, états-majors et services divers d'un corps d'armée.* Dans cet article, nous nous référons à maintes reprises à ces TEG de 1908.

[6] École supérieure de guerre, *Cours de service d'état-major en campagne, 1884-1885.*

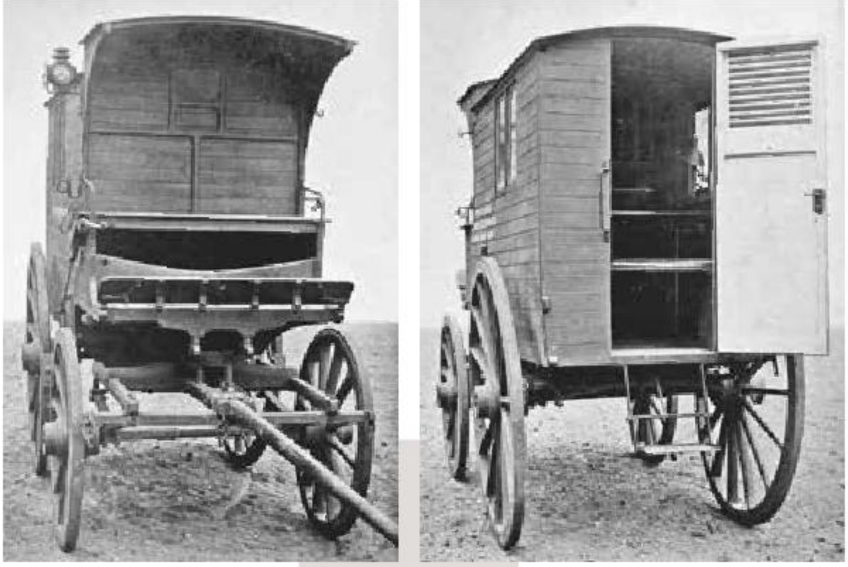
VOITURE BUREAU
MODÈLE 1880

Voiture suspendue (deux essorts latéraux à l'avant et à l'arrière, un ressort transversal à l'arrière). À l'avant, son haut cabriolet abrite le siège du conducteur qui dispose à sa droite d'une manivelle actionnant le frein à patins agissant sur la partie antérieure des roues arrière et d'un porte-fouet

Deux châssis vitrés à glissières, munis de stores et ouverts sur chacun des côtés du coffrage, sont destinés à éclairer l'intérieur pendant le jour ; deux chandeliers à réflecteur analogues à celui des lanternes des voitures et fixés sur les parois latérales, servent à l'éclairer pendant la nuit.

À l'arrière du coffrage, une porte, deux poignées-montoirs et un marchepied permettent d'accéder à l'intérieur.

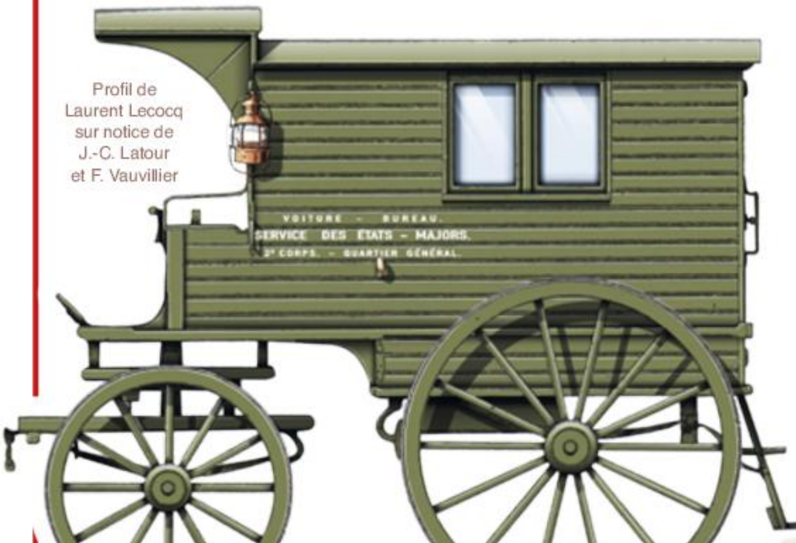
L'**aménagement intérieur** comprend une table de travail et des banquettes dont certaines parties sont mobiles pour livrer passage à travers le milieu de la voiture : quatre secrétaires peuvent tenir sur ces banquettes pendant les marches, un cinquième prenant place sur le siège du conducteur. Contre la cloison du devant, au-dessus de la banquette, sont disposés deux casiers superposés occupant le fond de la voiture dans toute sa largeur, chacun d'eux, fermant à clé comprenant trois compartiments. L'espace compris entre les casiers supérieurs et le plafond de la voiture est disposé en bibliothèque. De chaque côté de l'entrée de la voiture, sous les banquettes, deux petites armoires peuvent recevoir des bouteilles d'encre et de menus objets. Un coffre placé sous la voiture renferme une table en X et le vide existant sous le siège du conducteur peut recevoir les sacs des secrétaires.



Vues avant et arrière de la VOITURE BUREAU. On distingue à l'intérieur l'un des deux chandeliers à réflecteur et, à l'extérieur en haut à gauche du cabriolet, le crochet destiné à recevoir la lanterne de quartier général. *(Album Roger, DR)*

Accessoires, rechanges et outils

La voiture bureau est munie d'une lanterne et d'un fanion de quartier général, d'un bidon à huile avec ciseaux et mèches, d'un seau d'abreuvoir, d'une boîte à graisse, d'une paire de traits de rechange avec étui, d'une clef à écrous d'essieu, d'une pelle et d'une pioche.



VOITURE – BUREAU.
SERVICE DES ÉTATS – MAJORS.
2e CORPS. – QUARTIER GÉNÉRAL.

Profil de Laurent Lecocq sur notice de J.-C. Latour et F. Vauvillier

© LL-JCL-FV 2021
Échelle **1/35**

VOITURE BUREAU MODÈLE 1880
avec marques conformes à l'instruction du 15 janvier 1886.

Nombre de chevaux	2 en guides	Voie	1,52 m
Roues avant	n° 4	Tournant	complet
Hauteur	1,154 m	Longueur totale	6,10 m
Roues arrière	n° 2	Poids à vide	880 / 930 kg
Hauteur	1,570 m	Poids en charge max.	1 450 / 1 500 kg

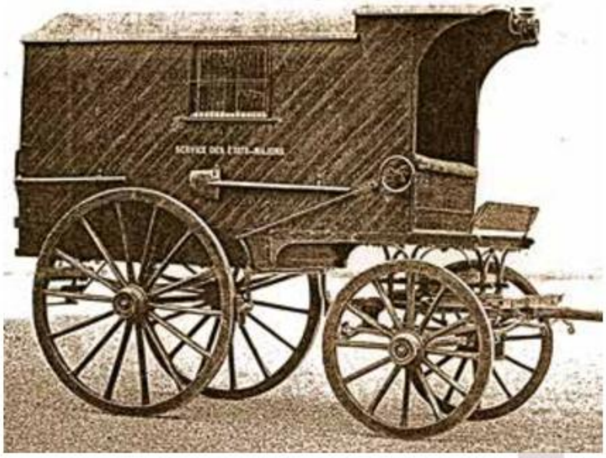
VOITURE TRANSPORT DE CARTES

MODÈLE 1888

Comme la voiture bureau, la voiture transport de cartes peut suivre les états-majors dans tous les terrains. Toutes deux ayant les mêmes roues et les mêmes essieux que le fourgon modèle 1874 également en service dans les états-majors, réparations et remplacements s'en trouvent facilités.

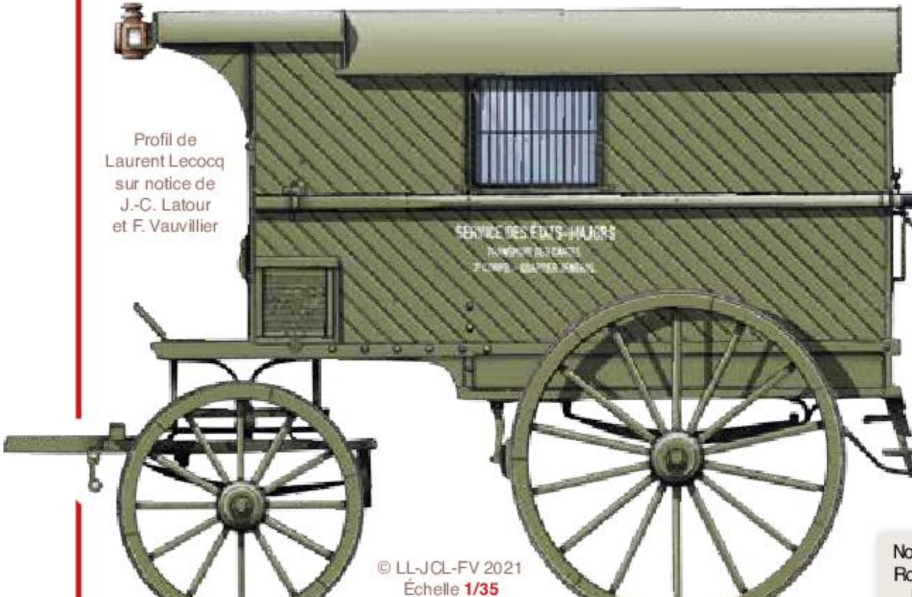
Suspendue (deux ressorts latéraux à l'avant et à l'arrière), possédant un avant-train identique à celui du fourgon modèle 1887, des brancards et des faux-brancards comme ce dernier, la voiture transport de cartes s'en distingue cependant par une superstructure complètement différente. Un cabriolet abrite le siège du conducteur, sous lequel se trouve placé un compartiment accessible par une petite porte dans le bas de la paroi du cabriolet, côté gauche. Un réservoir à eau y trouve place.

Le coffrage de la voiture est constitué de frises assemblées suivant une inclinaison de 45% (à l'instar de la grande voiture pour blessés modèle 1889, ➠ *GBM 112)* et chacun de ses côtés est percé d'une fenêtre avec châssis grillagé. La voiture est munie d'un frein à patins actionné par un volant à portée de main du conducteur, à l'avant de la partie droite du coffrage et agissant sur la partie antérieure de roues de derrière.



Cette vue de côté droit de la VOITURE TRANSPORT DE CARTES,met en évidence le frein à volant, la pelle et la pioche. *(SHD)*

Profil de Laurent Lecocq sur notice de J.-C. Latour et F. Vauvillier



© LL-JCL-FV 2021
Échelle **1/35**

VOITURE TRANSPORT DE CARTES
avec marques conformes à l'instruction du 15 janvier 1886.

L'**aménagement intérieur** comprend deux étagères, une de chaque côté de la voiture, sur lesquelles sont rangés des cartons renfermant les cartes. Une table, placée contre le panneau de séparation du cabriolet et de la caisse proprement dite, est disposée pour recevoir une presse autographique. La voiture est pourvue d'une table mobile, d'un pliant et de deux appareils d'éclairage intérieur.

Accessoires, rechanges et outils

La voiture transport de cartes est munie d'un timon de rechange, d'une lanterne, d'une pelle, d'une pioche, de deux écrous d'essieu de rechange, d'une clé à écrous d'essieu, de l'arme et du fouet du conducteur, d'une boîte à graisse ou d'un seau d'abreuvoir, d'un bidon à huile avec ciseaux et mèches et d'une paire de traits de rechange avec étui.

Nombre de chevaux	2 en guides	Voie	1,52 m
Roues avant	n° 4	Tournant	complet
Hauteur	1,154 m	Longueur totale	6,70 m
Roues arrière	n° 2	Poids à vide	1000 kg
Hauteur	1,570 m	Poids en charge max.	1530 kg

La voiture transport de cartes Mle 1888

Tout d'abord, en mars 1883, est attribué aux équipages d'état-major un fourgon destiné au transport des cartes de mobilisation, ce que confirme un aide-mémoire de 1884. [7] De type spécifique, la voiture transport de cartes apparaît quant à elle dans un document officiel de 1886, [8] les marques complémentaires indiquant qu'elle est destinée au service des états-majors d'un corps d'armée ou d'une armée.

Dès janvier 1888, [9] cette voiture est attribuée au corps d'armée à raison d'une pour le QG. Présente aussi dans les quartiers généraux de rangs supérieurs (➠ *tableau page 16)*, elle y disparaîtra en novembre 1913. En revanche, elle demeurera en service jusqu'à la guerre au QG du corps d'armée ainsi qu'au commandement du groupe de divisions de réserve.

La voiture-coupé du chef d'état-major

Cette voiture est attribuée au chef d'état-major au corps d'armée, au chef d'état-major général à l'armée et à l'aide-major général au GQG des armées. Seule voiture d'état-major à ne pas être millésimée, c'est également la seule à ne jamais figurer dans les tableaux et instructions sur les marques distinctives, complémentaires ou d'affectation et à ne pas être représentée graphiquement dans les règlements de manœuvre du train des équipages. « *Le coupé-bureau de l'état-major du corps d'armée est bien installé et bien attelé. Il peut être occupé par le général et son chef d'état-major. La petite bibliothèque est bien garnie, le bureau bien installé mais il m'a semblé difficile que, la voiture étant au trot, il soit possible d'écrire sur le bureau.* » [10]

Sept ans plus tard, un journaliste [11] met l'accent sur une particularité très caractéristique de la voiture, à savoir ses panneaux vernis, le coupé étant, soulignons-le, une voiture à la carrosserie civile très soignée : « *À côté des chariots à perches, des voitures dévideuses, nous remarquons les fourgons de l'état-major, la voiture bureau qui transporte sur le champ de bataille le chef d'état-major* [12] *et toutes ses cartes, tous ses papiers. Le coupé du général en chef* [12] *aux panneaux vernis paraît encore plus brillant au milieu des voitures militaires, au ton verdâtre et mat.* »

La « *voiture-coupé du chef d'état-major* » apparaît :

— au **QG d'armée** en janvier 1888 ; [8]

— au **QG du corps d'armée** en septembre 1889, ce qui sera confirmé dans l'aide-mémoire de 1890 ; [13]

— au **GQG** en 1895. [14] Deux voitures-coupés

NOTES

[7] *Aide-mémoire de l'officier d'état-major en campagne*, 2e édition, 1er août 1884, Paris, Imprimerie nationale.

[8] *Tableau des marques distinctives et des marques complémentaires*..., 15 janvier 1886.

[9] Carnet-mémento, IVe armée, *s.l.n.é.*, janvier 1888.

[10] Dally A., *La mobilisation et la concentration, expériences du 17e corps d'armée*, Paris, La Librairie Illustrée, 1887.

[11] Anonyme. Extrait d'un article sur les grandes manœuvres de Beauce. Journal *Voltaire* du 7 septembre 1894.

[12] Le rédacteur prend ici des libertés avec les affectations officielles des voitures en question.

[13] Aide-mémoire de l'officier d'état-major en campagne, 3e édition, 1er mai 1890.

[14] TEG du 10 avril 1895.

[15] TEG du 14 août 1897.

lui sont affectées, la première pour l'aide-major général du grand état-major général, la seconde pour l'aide-major général de la direction générale des chemins de fer et des étapes ;

– au **commandement du groupe de divisions de réserve** en 1897. [15]

Le 20 juillet 1908, chassés par le progrès, tous les coupés hippomobiles sont supprimés.

L'AUTOMOBILE S'IMPOSE

Apparues en petit nombre dès 1902, les automobiles vont prendre une place de plus en plus importante. Dans les états-majors, celles concernées au premier chef succèdent à la voiture-coupé.

Ainsi, la colonne «*Automobiles*» des TEG du 20 juillet 1908 mentionne trois voitures à quatre places en regard de la ligne « *général commandant le corps d'armée* », et ceux du 11 novembre 1913 attribuent trois limousines au **QG de corps d'armée**, sans affectation précisée. Tout conduit à penser que l'une de ces automobiles a été attribuée, dès 1908, au chef d'état-major en remplacement de son coupé.

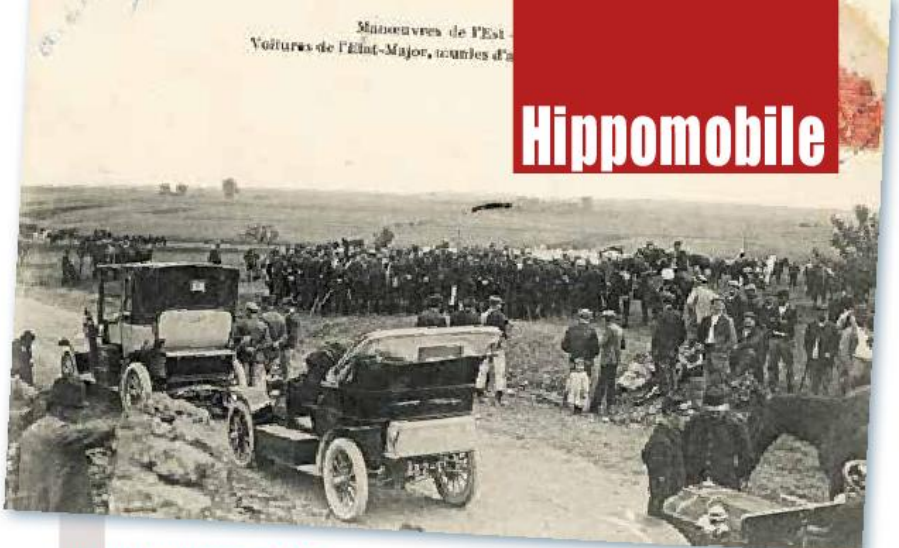
Au **QG d'armée** en 1908, l'une des huit autos à quatre places remplace le coupé du chef d'état-major. En 1913, deux des sept limousines échoient au général commandant l'armée et à son chef d'état-major et une troisième au général directeur des étapes et des services.

Au **GQG**, deux des autos de 1908 remplacent les coupés du chef d'EM et du général directeur des chemins de fer et des étapes. Puis, en 1913, deux des 13 limousines sont attribuées au général commandant en chef, deux au major général en remplacement de son coupé, une à chacun des aides-majors généraux et une au directeur des services de l'arrière en remplacement de son coupé.

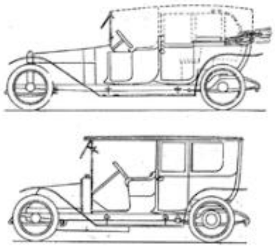
Au **GDR** enfin, les TEG de 1913 attribuent, comme au QG de corps, trois limousines.

Si les limousines permettent de se déplacer beaucoup plus rapidement, leur aménagement éventuel en petits bureaux ambulants — comme l'étaient les voitures-coupés — n'est pas précisé.

Au-delà des voitures dédiées aux généraux, l'arrivée de l'automobile va bouleverser les dotations en véhicules hippomobiles



Aux GRANDES MANŒUVRES DE 1905, l'état-major se déplace déjà en automobiles mais celles-ci sont purement civiles. Leurs conditions d'emploi ont été précisées dans une étude d'ensemble des voitures de liaison de 1897 à 1918 parue dans GBM 95. *(Coll. FV)*



Exemples-types de DOUBLE-PHAÉTON *(en haut)* **et de LIMOUSINE** *(en bas)*. **En 1913, les TEG précisent «*12/16 HP*» pour les premiers et «*20/40 HP*» pour les secondes.** *(*Omnia*, 23 novembre 1912)*

VOITURE DU CHEF D'ÉTAT-MAJOR

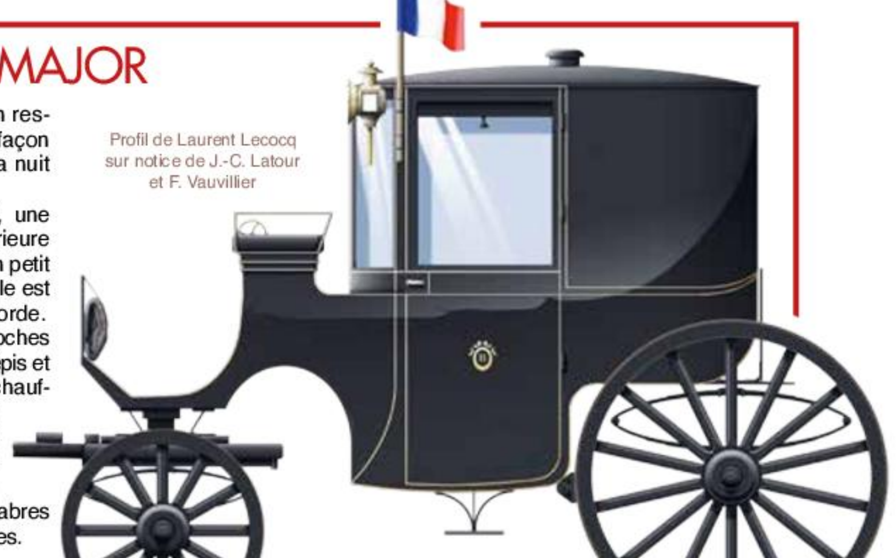
Cette voiture suspendue (deux ressorts latéraux et un ressort transversal à l'avant et à l'arrière) est aménagée de façon à permettre au chef d'état-major de travailler à l'aise, la nuit comme le jour, pendant la marche.

Le carrosserie comporte de chaque côté, à l'avant, une glace fixe puis une portière vitrée dans sa partie supérieure avec un marchepied. Sur le panneau arrière, pourvu d'un petit vasistas, est fixée une planche mobile recevant, lorsqu'elle est rabattue, une malle ou des valises maintenues par une corde.

L'**intérieur** comporte un siège avec coffre, quatre poches recouvertes d'une patelette, un filet pouvant recevoir les képis et les épées, un sifflet avertisseur pour le conducteur et une chaufferette. L'**ameublement** se compose d'une armoire fermant à clé et garnie de tablettes permettant le classement des dépêches, d'une table, de six tiroirs dont deux fermant à clé et de quatre casiers. Deux appareils d'éclairage intérieur à bougies complètent cet aménagement, et deux sabres peuvent être logés debout contre les montants des portières.

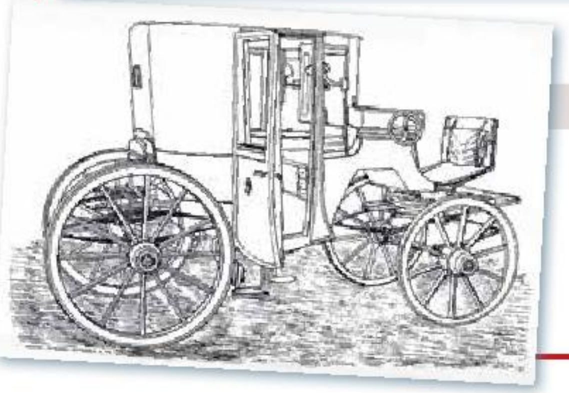
Nombre de chevaux	2 en guides	Voie	1,52 m
Roues avant	n° 5*bis*	Tournant	complet
Hauteur	0,954 m	Longueur totale	6,25 m
Roues arrière	n° 1*bis*	Poids à vide	800 kg
Hauteur	1,454 m	Poids en charge max.	1100 kg

Profil de Laurent Lecocq sur notice de J.-C. Latour et F. Vauvillier

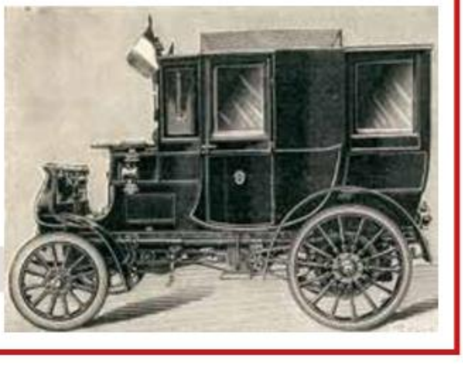


© LL-JCL-FV 2021 - Échelle **1/35**

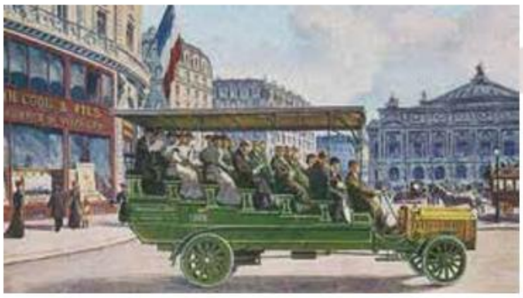
VOITURE-COUPÉ DU CHEF D'ÉTAT-MAJOR
Livrée en peinture vernie, présumée noire, elle a la forme d'un coupé trois-quart, comprenant à l'avant, une planche de coquille avec repose-pieds pour le conducteur et un siège pour celui-ci.



Tirée d'une photographie non retrouvée, cette rare représentation du « COUPÉ D'ÉTAT-MAJOR » dévoile une partie de son aménagement intérieur. *(*Organisation et service du train des équipages*, Girardon, Berger-Levrault 1895)*



À l'Exposition universelle de 1900, le carrossier Kellner présente ce «COUPÉ AUTOMOBILE POUR GÉNÉRAL» dont la partie centrale s'inspire très fortement des lignes du coupé hippomobile. *(*La Nature*, Coll. FV)*



Les « **VOITURES COOK** » affectées en novembre 1913 au GQG sont des chars à banc de tourisme, ancêtres des autocars découverts sillonnant la capitale, de marque **DE DION-BOUTON**. Leur rôle au GQG est de véhiculer des visiteurs occasionnels. *(DR)*

avec la mise en application des TEG de novembre 1913, surtout aux plus hauts échelons (QG d'armée et GQG), comme le montre notre tableau ci-dessous.

Il est donc intéressant de se poser la question du remplacement — ou non — des trois autres types de voitures hippomobiles propres aux états-majors.

L'irruption de l'automobile entraîne un bouleversement dans les dotations

La **voiture-bureau** est supprimée dans toutes les formations en 1908 mais en 1913 apparaissent au QG d'armée deux autobus « *aménagés en autobus-bureau pour le poste de commandement* », ces voitures n'étant donc plus limitées au simple rôle de bureau. En revanche, elle demeure absente au QG du corps d'armée, au commandement du groupe de divisions de réserve et même au GQG dont les deux autobus sont aménagés uniquement[16] pour le transport du premier échelon de ce quartier général.

La **voiture transport de cartes**, toujours présente en 1914 au QG du corps d'armée et au commandement du GDR, est remplacée aux deux échelons supérieurs par des fourgons automobiles transport de cartes du type voiture de livraison d'1 tonne.

Moyens automobiles des organes de commandement

	QG de CA		QG d'armée[C]		GQG		GDR
	1908	*1913*	*1908*	*1913*	*1908*	*1913*	*1913*
Voitures auto. à 4 places	3	–	8[D]	–	17	–	–
V. de course à grande vitesse	–	–	–	–	2[F]	–	–
Limousines	–	3	–	7	–	13	3
Double-phaétons	–	8	–	36	–	34	6
Voitures de 8 à 12 places[A]	–	1[B]	–	2	–	2	1[B]
Omnibus	–	–	2[D]	–	–	–	–
Autobus	–	–	–	7[E]	–	2[G]	–
Voitures Cook	–	–	–	–	–	3	–
Fourgons type livraison	–	1	–	24	–	19	1
Fourgons de télégraphie	–	–	–	–	–	2	–
Fourgons de radiotélégraphie	–	–	–	–	–	2	–
Fourgons type des PTT	–	3	–	4	–	3	–
Fourgons ateliers	–	–	–	2	–	2	–
Voitures hippo diverses	30	23	34	6	21	7	14
Total	***33***	***39***	***44***	***88***	***40***	***89***	***25***

A. Petits omnibus transportant les « *ouvriers visiteurs* » (personnel d'entretien du parc auto).
B. Servant aussi de voiture atelier.
C. À deux groupes, services d'armée non compris.
D. Aux deux détachements de la section de secrétaires d'état-major.
E. Dont 2 aménagés en autobus-bureau pour le poste de commandement.
F. Affectées au détachement de secrétaires d'état-major. Existaient déjà en 1902.
G. Aménagés (➠ *détails dans le texte ci-dessous et commentaires en note 16*).

Du chemin depuis Gutenberg

Pour la **voiture d'imprimerie**, supprimée dès 1902 au QG d'armée et en 1908 au GQG, aucun véhicule automobile de remplacement n'est mentionné dans les TEG correspondants ou ultérieurs. La voiture d'imprimerie serait-elle devenue inutile ? Le QG du corps d'armée ne disposait pas de ce type de voiture mais seulement d'une **presse autographique portative** faisant partie du mobilier réglementaire du bureau, l'autographie étant un procédé dérivé de la lithographie qui permettait d'effectuer des tirages relativement importants. Ce QG disposait également d'autres moyens de reproduction avec notamment le **chromographe**, permettant de réaliser en dix minutes une trentaine d'exemplaires, le **carnet autocopieur**, la **feuille autographique**, tous procédés fort utiles pour la reproduction d'un petit nombre d'exemplaires.

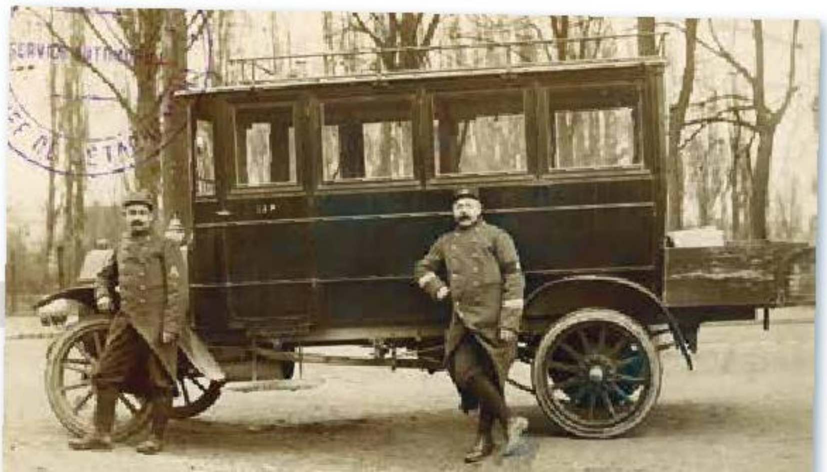
De plus, le 23 décembre 1899, il est décidé d'attribuer aux états-majors d'armée et de corps d'armée, un **cyclostyle** ordinaire à six cadres. Cet appareil inventé en 1881 par l'Anglais David Gestetner est un duplicateur rotatif économique, fonctionnant avec une feuille micro-perforée recouverte de cire (*stencil paper*) qui sert de pochoir et doit être placée sur un rouleau encreur afin de dupliquer le document.

Le tirage d'une feuille de papier écolier à 20 exemplaires (écriture, collationnement, tirage, etc.) prend 30 minutes avec comme avantages des épreuves inaltérables. L'appareil est léger, facilement transportable même à dos de secrétaire et celui-ci peut se mettre immédiatement au travail sans aucune préparation. Avec quatre cadres, quatre secrétaires peuvent travailler simultanément à la confection d'un ordre de quatre pages, le cyclostyle étant donc très pratique pour les tirages nombreux.

Enfin, il faut souligner l'usage de plus en plus répandu de la **machine à écrire** qui « *rend les plus grands services, en raison de la netteté de ses lettres, semblables aux caractères d'imprimerie, et de la rapidité avec laquelle elle permet de faire des copies.* [...] *On peut encore, en écrivant à l'encre autographique, faire des reports sur pierre ou sur zinc pouvant donner autant de tirages que les procédés autographiques ordinaires.* »[17]

Une CM du 3 juillet 1901 attribue une machine à écrire à chaque état-major d'armée et de corps d'armée. Mais si la machine à écrire diminue de moitié le temps nécessaire à l'établissement de l'épreuve, son utilisation requiert du personnel exercé, son transport demande certaines précautions et son utilisation ne se combine pas avec l'emploi du cyclostyle. Elle sera donc utilisée pour la reproduction des pièces du service courant.

Tous ces procédés permettent non seulement de diminuer les travaux d'écriture mais également de réaliser, en grand nombre, des documents d'une qualité proche de celle obtenue par l'impression typographique. Voilà peut-être la raison de l'abandon des voitures d'imprimerie. On n'arrête pas le progrès. ■

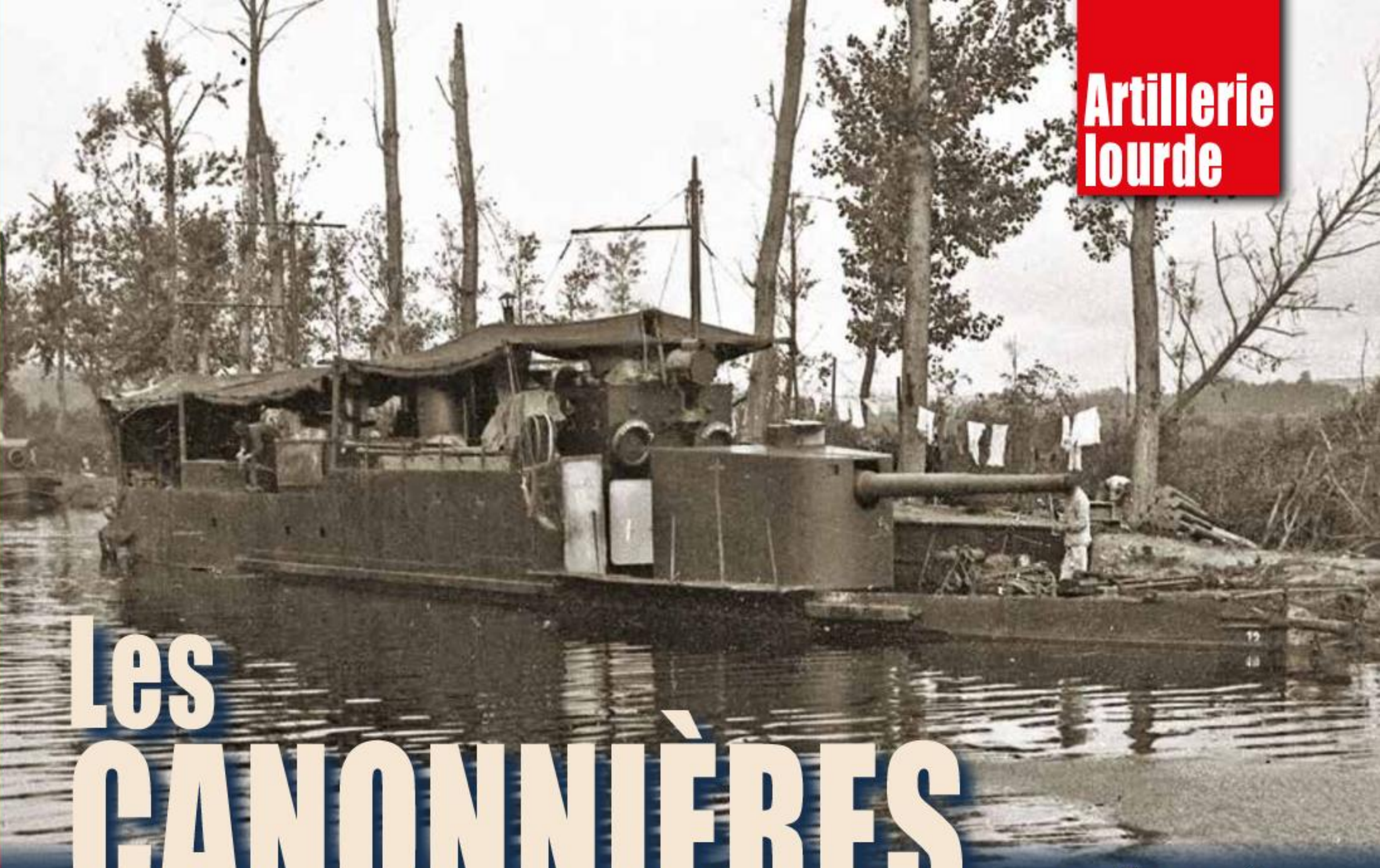


Issue de la réquisition, cette « **VOITURE À 12 PLACES** » — c'est inscrit sur la portière — vue à l'automne 1914 est conforme à celles affectées par les TEG de novembre 1913 aux quartiers généraux. *(Coll. François Vauvillier)*

NOTES

[16] Il serait bien étonnant que le GQG qui disposait jusqu'en juillet 1908 de deux voitures-bureaux hippomobiles, n'en possède pas l'équivalent automobile. Sans doute faut-il comprendre que les deux autobus aménagés sont convertibles en bureaux.

[17] *Dictionnaire militaire, encyclopédie des sciences militaires rédigée par un comité d'officiers de toutes armes*, Tome II, Paris, Librairie militaire Berger-Levrault, 1910, p. 1789.



Les CANONNIÈRES FLUVIALES 1915-1920

Guy François

En titre.
Appartenant à la première tranche construite, cette CANONNIÈRE DE 14 CM stationne sur une rivière non formellement identifiée qui pourrait être la Somme ou l'Aisne. Les rives boisées de la rivière forment un masque protecteur contre l'observation aérienne.
(Coll. Guy François)

En 1914, la marine française déploie quelques canonnières de rivière outre-mer, notamment en Chine sur le Yang-Tsé. Mais, à l'inverse des plans d'opérations de 1870, son état-major général n'a pas prévu l'emploi de petits bâtiments de ce type dans une future guerre euopéenne. L'idée s'imposera seulement au début de 1915, pour se concrétiser quelques mois plus tard avec la mise en service de douze canonnières fluviales qui vont sillonner rivières et canaux du front.

Auparavant, en août 1914, l'état-major général de la marine (EMG) avait proposé puis mis sur pied la flottille de la Seine dont les **remorqueurs** armés de pièces de petit calibre se révélèrent inadaptés aux formes nouvelles de la guerre. À la fin de 1914, des **péniches porte-canons** armées de bouches à feu de 14 cm étaient mises en service et d'autres bâtiments recevront ensuite des canons de 16, 19 et 24 cm. [1] Cependant, ces chalands remorqués manquent de mobilité et, dans des conditions particulières du combat, peuvent s'échouer ou tarder à se replier.

Dans ces conditions, compte-tenu de l'expérience acquise avec l'éphémère flottille de la Seine, le lieutenant de vaisseau Ferlicot de l'EMG propose en février et mars 1915 la construction de « *chaloupes canonnières* » et de « *bâtiments cuirassés de rivière* » susceptibles d'être employés tant sur le Rhin que sur les canaux et voies navigables. Après échanges de vues entre les ministères de la Marine et de la Guerre et après avoir étudié les réalisations étrangères en ce domaine, un accord s'établit sur la construction de petits bâtiments aptes à naviguer sur tous les canaux, rivières et fleuves à proximité du front. [2] L'appellation de chaloupe canonnière est alors abandonnée au profit de la désignation exclusive de « ***canonnière fluviale*** ».

L'accord réalisé entre les deux ministères permet de lancer la construction de trois tranches de quatre canonnières chacune. Les deux premières tranches sont composées de bâtiments presque semblables, armés chacun d'un canon de 14 cm, de deux canons de 47 TR permettant le tir contre avions et de deux mitrailleuses. Quant à elle, la troisième tranche sera composée de quatre canonnières légèrement blindées et armées de deux canons de 10 cm, l'armement secondaire demeurant identique. Dès

---

NOTES

[1] ➠ GBM 132, *Les péniches porte-canons*, de l'auteur.

[2] Ainsi sont écartées les réalisations de bâtiments trop grands comme les monitors de rivière en construction en Angleterre pour utilisation sur le Danube. Un projet de canonnière blindée armée de tourelles de 16 cm est abandonné.

LES CANONNIÈRES FLUVIALES, 1915-1920

le 21 mars 1915, le capitaine de vaisseau Schwerer quitte ses fonctions à l'EMG pour suivre l'état d'avancement de la construction des canonnières fluviales avant de prendre le commandement de l'ensemble de ces bâtiments.[3]

La construction des canonnières

La construction des canonnières fluviales est menée très rapidement à Brest et Lorient, les huit premiers bâtiments étant construits suivant des plans généraux établis en 1876 par le sous-ingénieur Dislère et n'ayant subi que des modifications de détail :

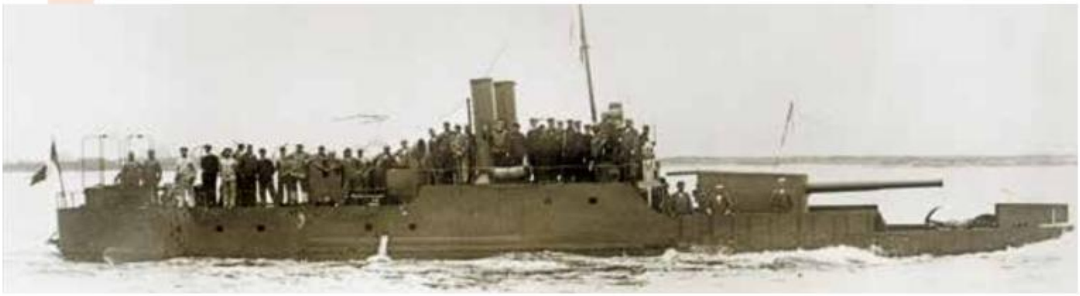
– les **canonnières A**, **B**, **C** et **D**, d'un déplacement de 110 tonnes seulement et d'une longueur de 27,50 m, reçoivent chacune des machines de 110 chevaux et des chaudières provenant de chaloupes à vapeur de 15 mètres désarmées. Les canonnières A et B se distinguent par deux cheminées rabattables minces, celles des canonnières C et D étant plus larges et moins hautes. Toutes réalisent des vitesses de 9 nœuds aux essais ;

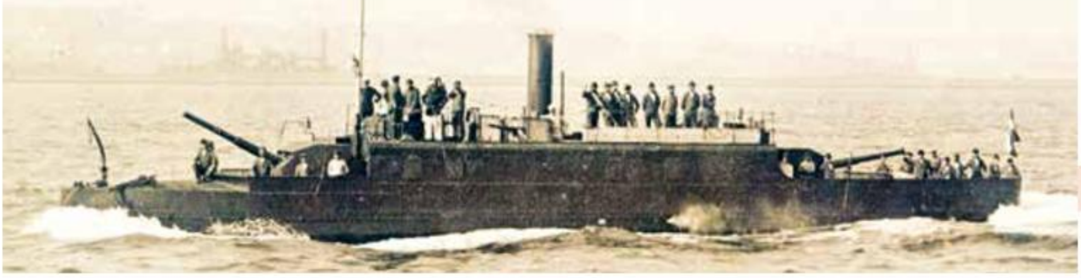
– les **canonnières F**, **G**, **H** et **I**, de même déplacement pour une longueur de 28,70 m, sont équipées de machines provenant, soit de la Compagnie des bateaux parisiens (canonnières G et H), soit de torpilleurs de la Défense mobile désarmés (canonnières F et I). Les chaudières proviennent toutes de la Compagnie des bateaux parisiens. Ces quatre canonnières ont une cheminée rabattable unique ; leur vitesse est de l'ordre de 9 nœuds.

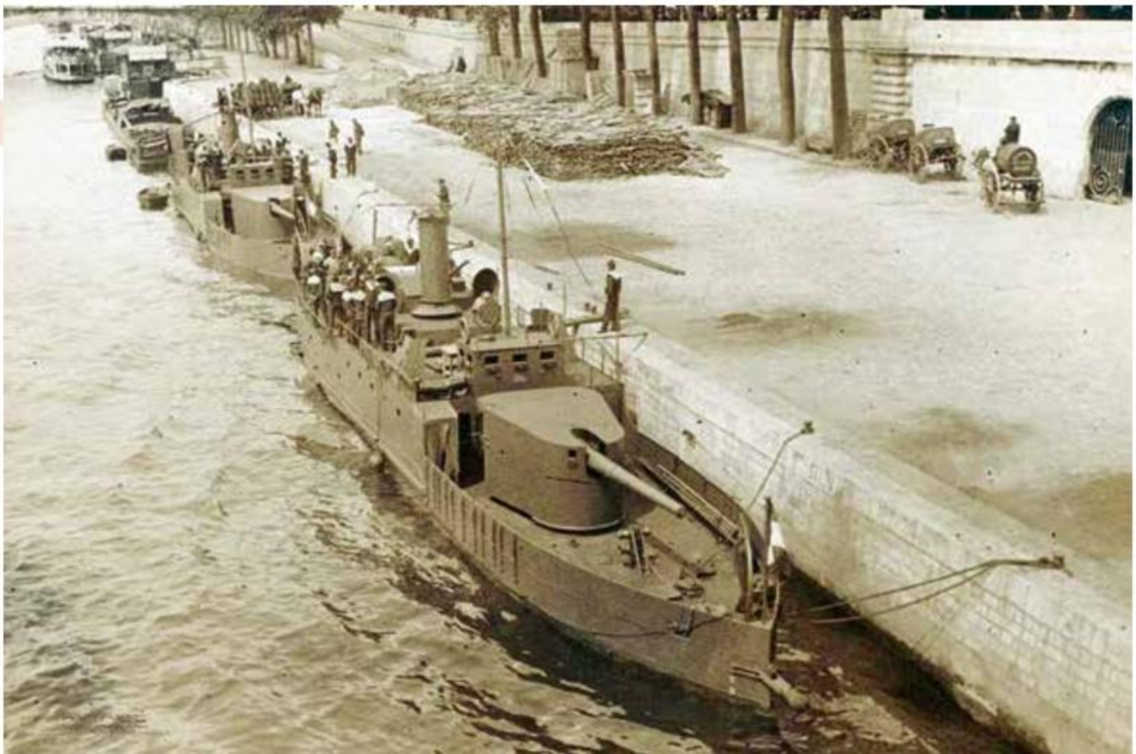
Construites en tôles d'acier de 5 mm, ces huit canonnières ne sont pas véritablement blindées. Seules quelques parties vitales à la flottaison et la partie du pont couvrant la salle des machines ont reçu une plaque supplémentaire de 7 mm leur assurant une protection totale de 12 mm, suffisante contre la balle « S » allemande mais ne garantissant en rien contre les projectiles d'artillerie et leurs éclats. La partie émergente du petit blockhaus est protégée seulement par un blindage léger de 20 mm.

Deux types principaux en trois tranches, avec huit canons de 14 cm et autant de 10 cm

Plus grosses, les **canonnières K**, **L**, **M** et **O** ont été dessinés très rapidement par l'ingénieur général Charles Doyère. Elles déplacent 161 tonnes et ont

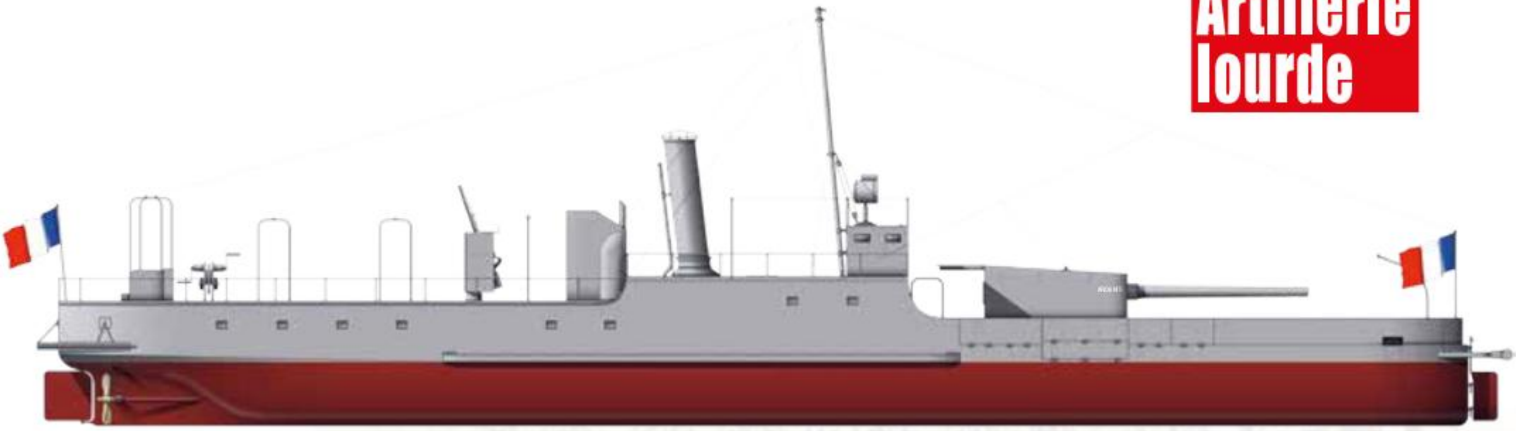

En mai 1915, la deuxième CANONNIÈRE DE 14 CM de la première tranche construite à Brest, baptisée officiellement « B » par la Marine et *Brutale* par son équipage, effectue ici ses essais au large de Brest. La commission de réception est à bord et pose pour la photographie avec une partie de l'équipage.
(Droits réservés)


Une CANONNIÈRE DE 10 CM, appartenant à la troisième tranche construite, croise au large de Brest en 1915. L'équipage des canonnières de 10 cm s'établit à un officier, quatre officiers mariniers et 30 quartiers-maîtres et matelots. Ces bâtiments ont de faibles capacités nautiques en pleine mer car ils ont été conçus pour la navigation en eau peu profonde sur les rivières et canaux de l'intérieur. À l'issue de leur construction à Brest ou Lorient, les canonnières gagnent les ports de la Manche par petites étapes en naviguant au plus près des côtes.
(Coll. Guy François)


La CANONNIÈRE DE 14 CM « G » appartient à la deuxième tranche, identifiable à sa cheminée rabattable unique. La *Guerrière* est ici amarrée à un quai du port des Champs Elysées à Paris le 21 juillet 1915 alors qu'elle se dirige vers Vaudemanges sur le canal de l'Aisne à la Marne. Le parcours fluvial commencé sur la Seine depuis Le Havre se prolonge sur la Marne puis sur le canal latéral à la Marne jusqu'à Condé-sur-Marne où il rejoint le canal de l'Aisne à la Marne en direction de Reims.
(Droits réservés « La Contemporaine »)

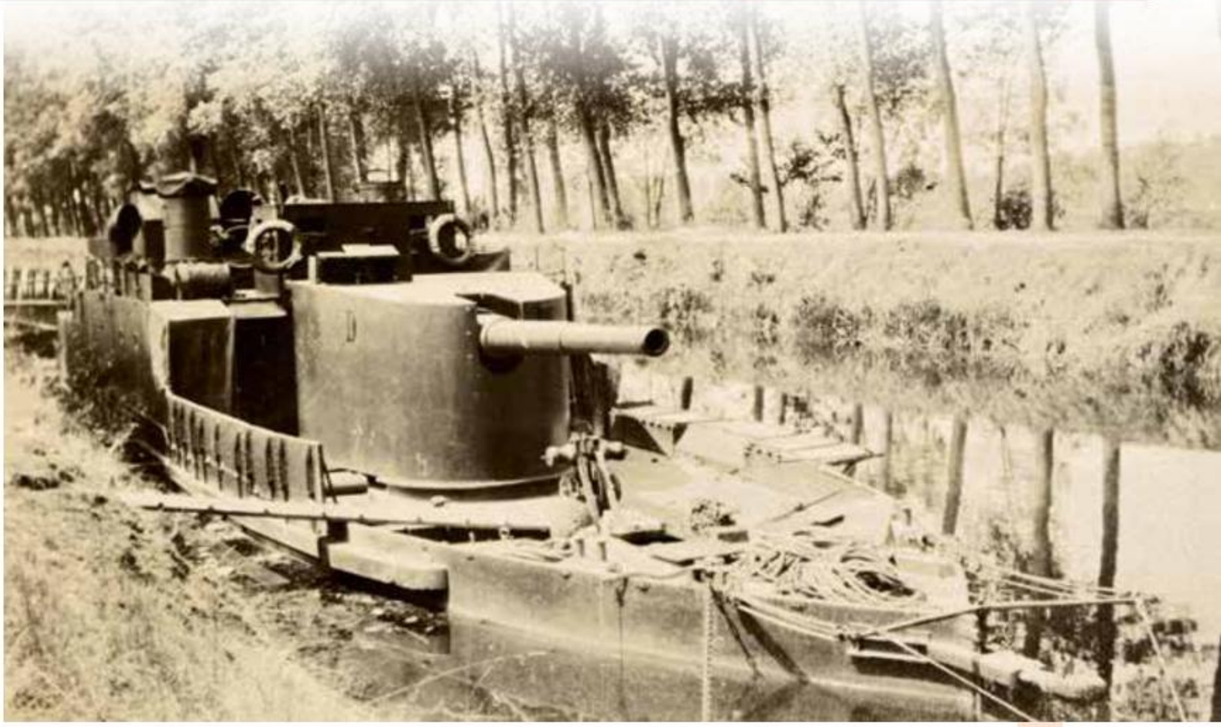
NOTE

[3] Le capitaine de vaisseau Antoine Schwerer (1862-1936), nommé contre-amiral, sera ensuite chef de cabinet du ministre de la Marine puis commandant supérieur des patrouilles de l'Océan et de la Manche. Promu vice-amiral, cet ardent patriote devient, à l'issue de sa carrière active, président de la ligue d'Action française.



Canonnière de 14 cm « A » Ardente
Ces navires exigus embarquent un officier, trois officiers mariniers et 22 quartiers-maîtres et matelots. Le poste d'équipage est très spartiate. La cuisine et les poulaines sont situées sur le pont arrière.

Profil de Laurent Lecocq d'après un plan paru dans *Marines Magazine* d'avril 2010.
© LL 2021 - Échelle **1/150**



La tourelle de la canonnière « D » abrite le canon de 14 cm modèle 1893 n° 3 usiné à Ruelle en 1895. On distingue l'embrasure de la tourelle dont le masque blindé à 20 mm construit par les arsenaux constructeurs est beaucoup plus mince que ceux en service sur les canons identiques des navires de haute mer. En revanche, le pointage vertical est plus grand, établi de construction à 30° Il sera même porté à 36° en 1917. *(Coll. Guy François)*

ERRATUM
à GBM 137, page 26
Dans la légende de la photographie montrant un 145 modèle 1916 et son tracteur, lire « *…17* ***batteries*** *de ce calibre…* » (au lieu de *17 groupes*).

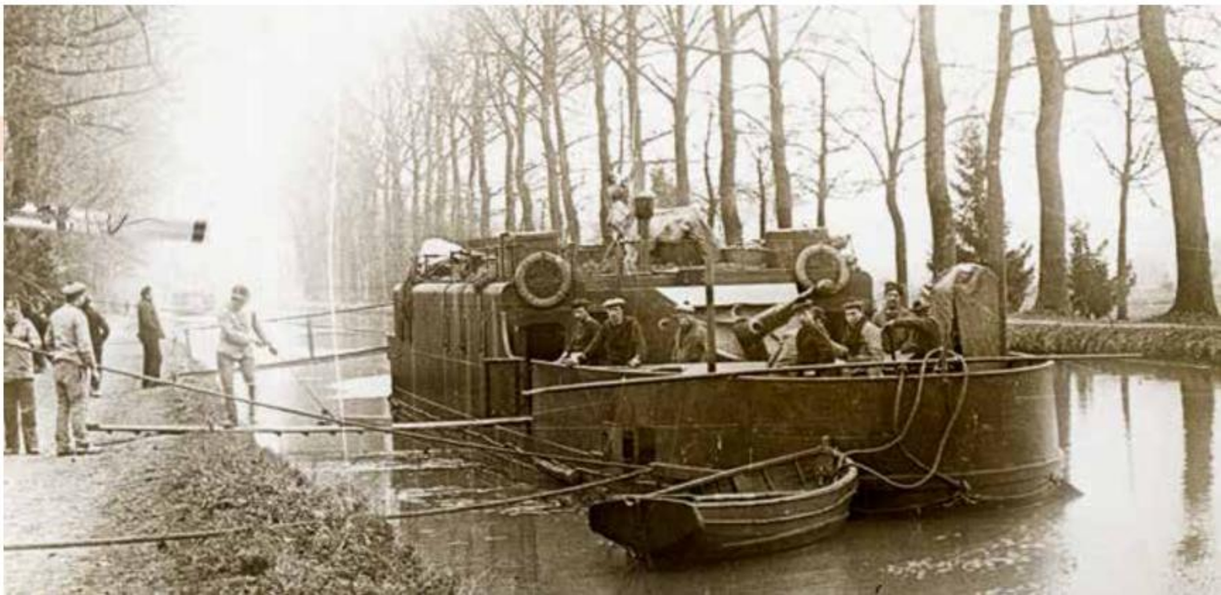
une longueur de 29,50 m. Ces bâtiments ont des machines uniques de 200 chevaux provenant, pour les deux premières (K et L) des torpilleurs 130 et 131 désarmés à Brest et pour les deux autres (M et O) de la canonnière Balny en construction à Lorient. L'ensemble des chaudières provient des disponibilités des arsenaux à usage des torpilleurs type 192.

Ces quatre canonnières ont une seule cheminée rabattable et disposent d'une protection des parties vitales de la coque, enveloppant la salle des machines et toute la partie centrale du pont au moyen de plaques de blindage de 20 mm. La vitesse des canonnières de 10 cm s'établit à 10 nœuds mais leur tirant d'eau de 1,85 m est supérieur à celui des canonnières de 14 cm qui s'établit à 1,10 m seulement, valeur précieuse pour la navigation en eau peu profonde comme sur certains canaux des Flandres.

Commandées le 14 mars 1915, les huit canonnières de 14 cm sont achevées dès la fin du mois de juin 1915 tandis que les quatre dernières canonnières de 10 cm, dont la construction débute au 1er juillet 1915, entament leurs essais dès le 1er septembre suivant. Ceci constitue un record pour l'époque, rendu possible par la livraison rapide de tôles anglaises.

L'armement des canonnières fluviales

Lors des études préalables à la construction des canonnières, il est prévu d'armer ces bâtiments de



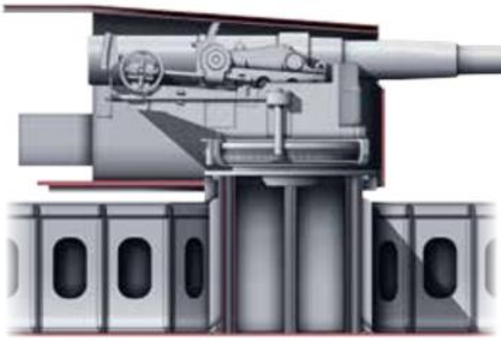
Cette canonnière de 10 cm non identifiée est vue ici sur le canal de l'Aisne à la Marne pendant l'hiver 1915-1916. La cheminée unique est rabattue et le bâtiment est amarré à la rive du canal mais la canonnière peut être engagée rapidement contre des objectifs bien identifiés. On distingue la pièce arrière de 10 cm et la bâche visible à tribord arrière, qui cache la poulaine à usage de l'équipage. *(Coll. Guy François)* canons de 14 et 16 cm en employant les affûts provenant de cuirassés ou croiseurs désarmés. Toutefois, les affûts de 16 cm, même du type à châssis, et ceux de 14 cm équipés de freins provenant de tourelles des cuirassés *Carnot* et *Charles-Martel*, sont beaucoup trop lourds pour équiper des canonnières d'un déplacement modeste.[4] Il faut donc se résoudre à l'adoption de matériels moins puissants mais plus légers.

Dans ces conditions, le choix des ingénieurs et de l'EMG se porte sur les modèles de canons de 14 cm pouvant être montés sur l'affût à châssis modèle 1893 pour les huit premières canonnières, les quatre dernières étant armées de canons de 10 cm sur affût à châssis modèle 1893.

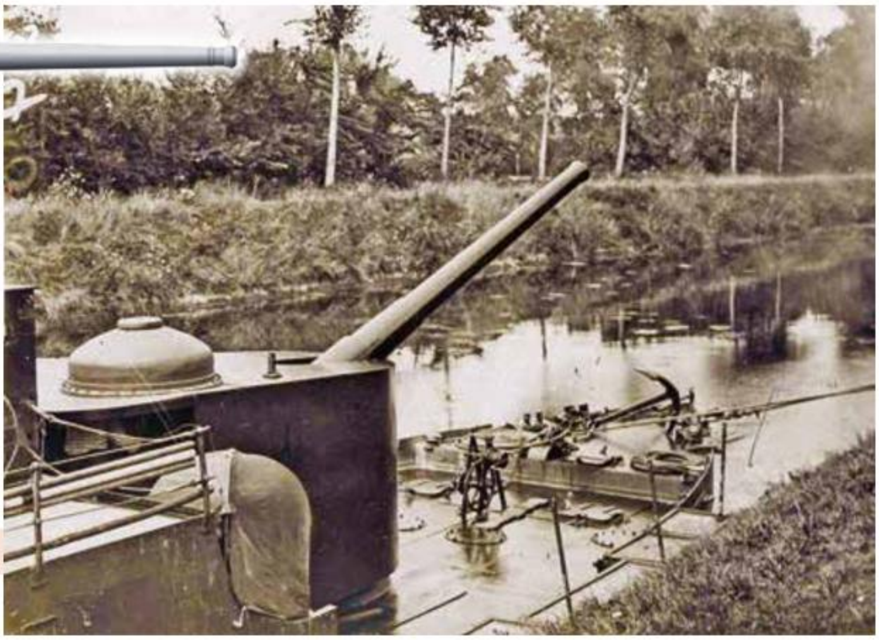
– les **huit premières canonnières (A à I)** reçoivent **chacune un seul canon de 14 cm** de modèle 1887, 1891^{2} ou 1893 en fonction des disponibilités. Ces modèles de canons de 45 calibres de longueur, aux caractéristiques balistiques identiques, se différencient par quelques variantes de construction. Au moment de la construction, sont envoyés à Brest et Lorient des matériels d'artillerie utilisés pour des expériences au laboratoire central de la marine à Sevran-Livry, des tubes et affûts de réserve stockés à Toulon et des ensembles complets provenant de croiseurs désarmés. Les tubes sont montés sur l'affût à pivot central à châssis modèle 1893, modifié en arsenal pour permettre une augmentation du pointage vertical qui passe de 20° sur la version de bord à 30° sur les canonnières, grâce à une surélévation des tourillons. Les pièces montées sur les bâtiments reçoivent des masques légers confectionnés par les arsenaux et présentant des variantes de construction. L'épaisseur du blindage du masque ne dépasse pas 20 mm sur la face et les côtés et 12 à 15 mm seulement au toit. On peut noter que les canonnières de la deuxième tranche ont toutes reçu quelque temps après leur construction un capot circulaire de toit permettant l'observation abritée du chef de tourelle et qu'au moins deux de la première tranche ont reçu aussi un capot plus sommaire de forme rectangulaire.

Obus des matériels de 14 et 10 cm installés sur canonnières

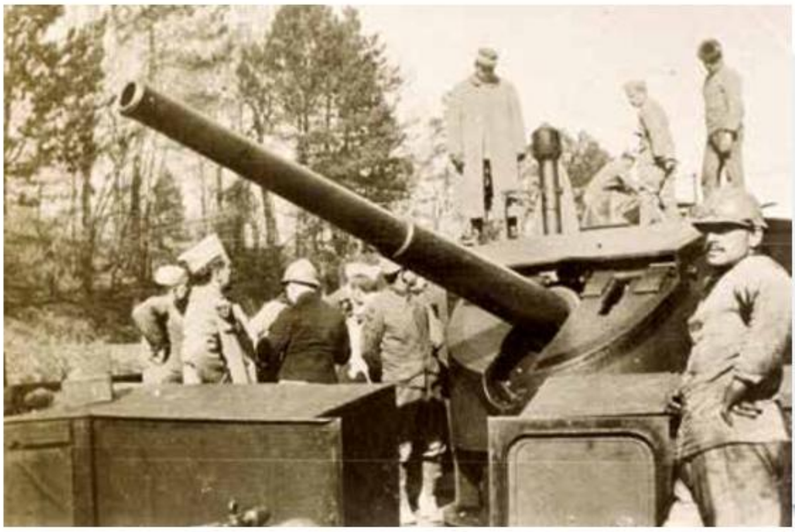
Matériels	*Type d'obus*	*Poids*	*Charge*	*V°*	*Poids explosif*	*Portée*
14 cm modèles 1887, 1891^{2} et 1893	Fonte Marine	30 kg	7,250 kg BM7	770 m/s	1,870 kg	13400 m
	FAD mle 1915	30,5 kg	7,250 kg BM7	760 m/s	3 kg	15200 m
	R/2 Marine	35 kg	7,250 kg BM7	730 m/s	1,890 kg	13300 m
	FAD mle 1915	30,5 kg	charge réduite	481 m/s	3 kg	10200 m
10 cm modèles 1891^{2} et 1893	Fonte Marine	14,6 kg	3,700 kg BM7	740 m/s	0,970 kg	12200 m
	FAD mle 1915	15,5 kg	3,700 kg BM7	740 m/s	1,300 kg	14200 m
	R/2 Marine	16 kg	3,700 kg BM7	740 m/s	0,320 kg	12300 m



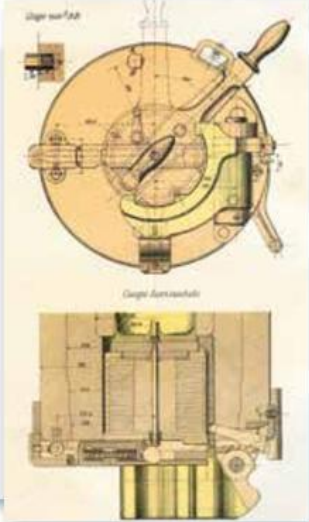
Tourelle de canon de 14 cm modèle 1893 équipant les canonnières de la première tranche.
Profil de Laurent Lecocq d'après la *Notice sur les matériels de la RGAL*, GQG, 3e bureau, août 1917. Coll. de l'auteur. © LL 2021 - Échelle **1/72**



Tourelle de 14 cm modèle 1891^{2} de la canonnière G à Thourotte le 2 septembre 1916 sur le canal latéral de l'Oise. Le **capot d'observation** ajouté à cette tourelle est ici mis en évidence. Chaque canonnière dispose de 150 coups complets de 14 cm à bord.
(DR, « La Contemporaine »)



Tourelle de 10 cm modèle 1891^{2} ou 1893. Chaque canonnière de 10 cm dispose de 250 coups complets à bord.
(Coll. Guy François)

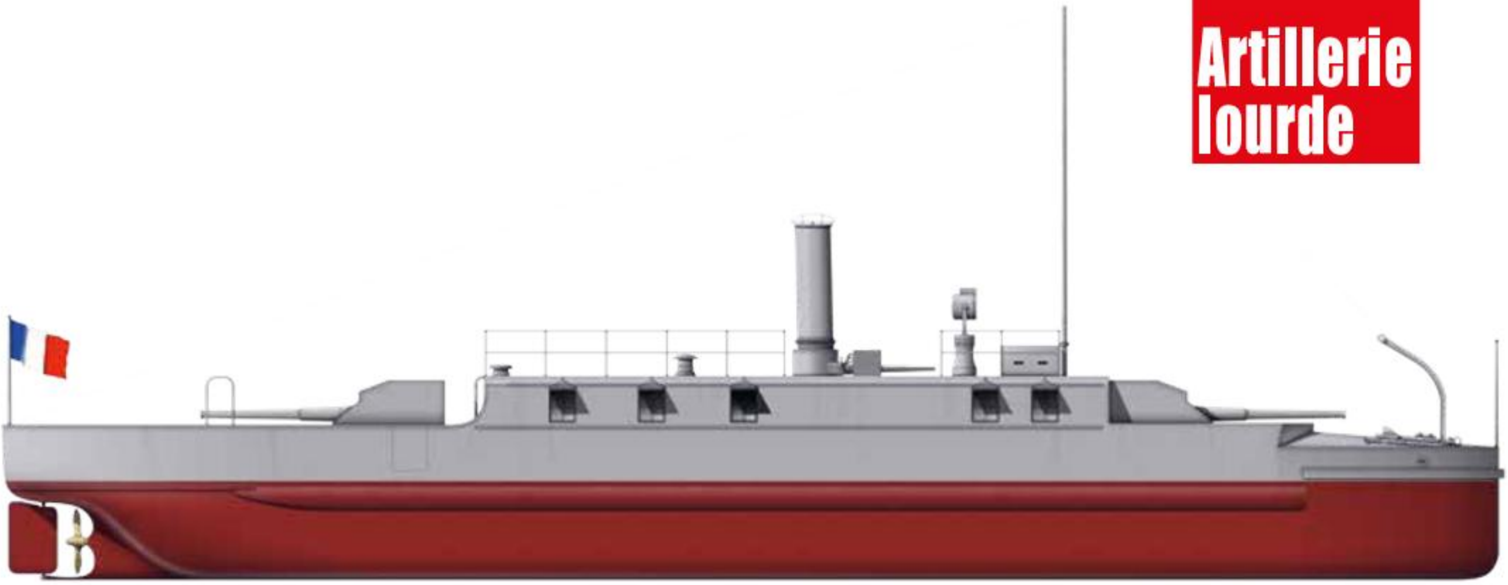


Culasse de 10 cm modèle 1891^{2} type Marine. La culasse des 14 cm modèle 1887, 1891^{2} ou 1893 est identique aux proportions près.
(Matériel d'artillerie de la Marine, chapitre III, affûts marins, planche 190. Coll. Guy François)

Notes

[4] Les canons de 14 cm modèle 1891^{2} de ces cuirassés sont finalement installés sur des affûts roulants produits par Saint-Chamond pour l'artillerie lourde à tracteurs.

[5] Sans incidence sur les tirs car les différents tubes mis en service sur les canonnières présentent un tracé identique, charges et obus étant communs.



Canonnière de 10 cm «K»

Profil de Laurent Lecocq d'après un plan paru dans *Marines Magazine* d'avril 2010. © LL 2021 - Échelle **1/150**

– les **quatre autres canonnières** (**K** à **O**) reçoivent, dans les mêmes conditions que leurs sœurs, **chacune deux canons de 10 cm** modèle 1891^2 ou 1893 de 45 calibres de longueur, montés sur affût à pivot central à châssis modèle 1893. Sur ces bâtiments, le pointage vertical a été porté à 33° au lieu de 20°. Au début de leur carrière, ces canonnières ont des tubes de même modèle mais, au cours de la campagne, en fonction du remplacement d'un tube avarié ou usé, une canonnière au moins a disposé de tubes de 10 cm de modèles différents. [5]

Les 12 canonnières ont reçu un **armement secondaire identique**, détaillé page suivante.

Les matériels de 14 et 10 cm installés sur canonnières

Type	Chantier	Artillerie au 25 octobre 1916		Coups tirés 25 oct. 16	Coups tirés 25 avril 1917
		Modèle	Immatriculation	Charge combat + réduite	Charge combat
A	Brest	14 cm Mle 1893 *puis* 14 Mle 1891^2	R 1895 n° 4 R 1894 n° 12	3497 + 5372 286 + 191	—[A] 694
B	Brest	14 cm Mle 1891^2	R 1894 n° 15	817 + 156	1732 [B]
C	Lorient	14 cm Mle 1891^2	R 1894 n° 17	1740 + 146	3257 [C]
D	Lorient	14 cm Mle 1893 *puis* 14 Mle 1891^2	R 1895 n° 3 R 1894 n° 16	4182 + 1995 —	— 1287 [D]
F	Brest	14 cm Mle 1891^2	R 1894 n° 14	478 + 151	1205
G	Lorient	14 cm Mle 1891^2	R 1893 n° 7	2420 + 2948	3326
H	Lorient	14 cm Mle 1891^2	R 1894 n° 8	1501 + 0	2564
I	Brest	14 cm Mle 1887	R 1891 n° 5	2356 + 295	3477
K	Brest	10 cm Mle 1893 10 cm Mle 1893	R 1897 n° 1 R 1900 n° 39	141 + 3500 1044 + 1629	983 [E] 2325
L	Brest	10 cm Mle 1893 10 cm Mle 1893	R 1900 n° 38 R 1898 n° 17	487 + 4684 862 + 1258	1379 2405
M	Lorient	10 cm Mle 1891^2 10 cm Mle 1891^2	R 1896 n° 26 R 1896 n° 27	1333 + 313 1325 + 296	1581 1560
O	Lorient	10 cm Mle 1891^2 10 cm Mle 1893	R 1896 n° 20 R 1896 n° 1	1855 + 239 1059 + 0	2051 1403

Notes

A. Premier tube usé (après « *4572 coups équivalents pleine charge* ») changé le 1er novembre 1916.

B. Ce tube éclatera dans les Flandres le 26 juillet 1917.

C. Le 16 juillet 1916, un premier canon de 14 cm non répertorié avait été mis hors service par un coup direct de 13 cm lors de la bataille de la Somme.

D. Premier tube usé, changé en novembre 1916.

E. Tube avant changé le 2 oct. 1915 après son éclatement le 23 septembre lors d'un tir en Champagne.

NB. Deux autres tubes de 14 cm et un de 10 cm, non formellement identifiés, ont éclaté et ont été changés avant octobre 1916. En juin et juillet 1917, la plupart des canonnières ont reçu des tubes de 14 cm et de 10 cm réalésés aux calibres de 145 et 105 mm. Les premiers tubes de 145 mm installés sont les R 1916 n° 2 et n° 3 provenant du réalésage de canons de 14 cm modèle 1893 usés. Le pointage vertical des canonnières de 145 mm a été porté à 36° à la même époque. Au cours de la Grande Guerre, les canonnières fluviales ont tiré en opérations 40 524 coups de 14 cm et 16 628 de 10 cm.

L'ORGANISATION

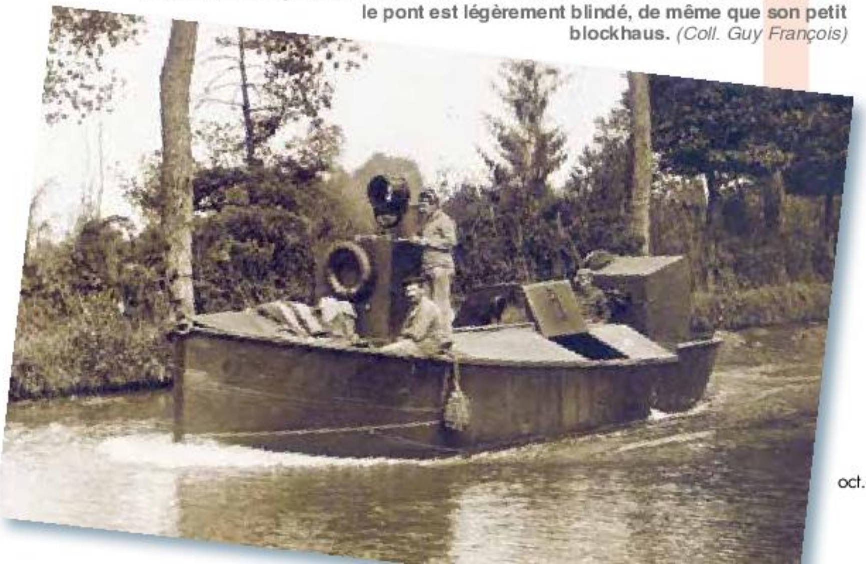
En mars et avril 1915, le capitaine de vaisseau (CV) Schwerer met au point les projets d'organisation des canonnières fluviales définis par le lieutenant de vaisseau (LV) Ferlicot et les adapte aux usages maritimes après en avoir conféré avec le GQG. L'organisation, approuvée par les ministres de la Marine et de la Guerre, repose sur des batteries homogènes, composées chacune de quatre canonnières réparties en deux sections et disposant d'un échelon arrière comprenant des péniches et des canots à vapeur de 10 tonnes, du type employé dans les ports, légèrement blindés, armés d'un canon de 37 TR sous masque et d'un projecteur. [6] Le commandant supérieur des canonnières est assisté d'un officier supérieur d'artillerie et d'un ingénieur du génie maritime mais les batteries sont autonomes et employées en fonction des décisions du général en chef.

Le GQG souhaite exercer un contrôle de plus en plus direct sur les « marins à terre »

L'organisation générale des unités et du commandement évolue au cours de la guerre car le GQG souhaite exercer un contrôle de plus en plus direct sur les unités de « marins à terre ». Très rapidement, les canonnières sont intégrées à l'artillerie lourde à grande puissance (ALGP) à partir de février 1916 puis appartiennent à la réserve générale d'artillerie lourde (RGAL), créée en janvier 1917, où elles forment, conjointement avec les batteries de canonniers marins la 3e division de la RGAL, masse d'artillerie à disposition du commandant en chef.

Dans ce contexte, le CV Schwerer quitte le commandement des canonnières fluviales le 30 octobre 1915 qui passe au CV Jéhenne le 11 novembre suivant après un court intérim du capitaine de frégate (CF) de Belloy de Saint-Liénard. Le 5 mars 1916,

En août 1916, un canot à vapeur de 10 m de l'échelon arrière de la 3e batterie assure une liaison sur le canal de l'Aisne à la Marne. On distingue le projecteur de 0,40 m et à l'arrière le masque du canon de 37 mm modèle 1885 TR armant ce canot dont le pont est légèrement blindé, de même que son petit blockhaus. *(Coll. Guy François)*



---

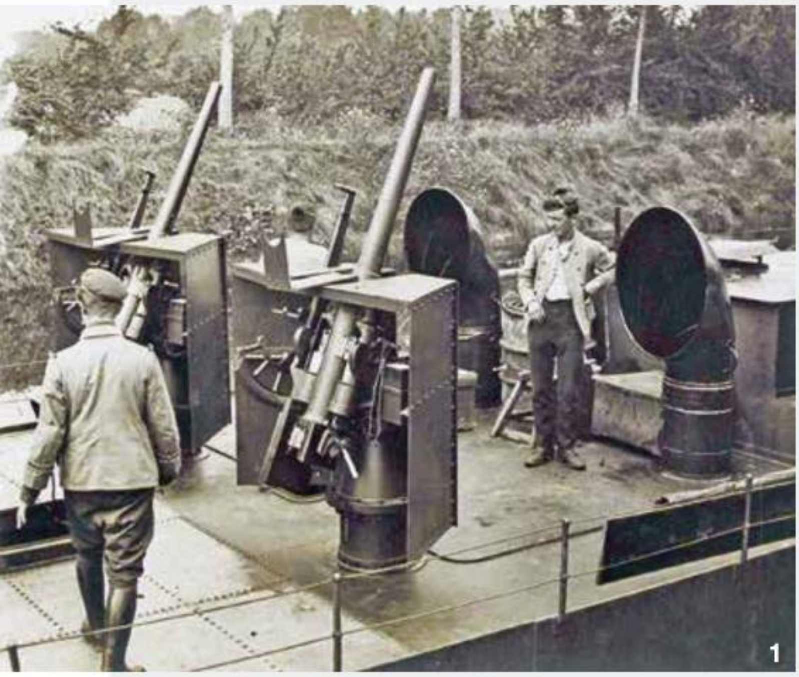
[6] L'échelon de la batterie de 14 cm compte deux péniches, deux canots, deux canons de 37 TR sur affût-brouette, deux motos et quatre bicyclettes. Celui de la batterie de 10 cm est établi à trois péniches, trois canots, trois canons de 37 TR, trois motos et six bicyclettes. En octobre 1915, les batteries et leurs échelons recevront chacun une voiture légère.

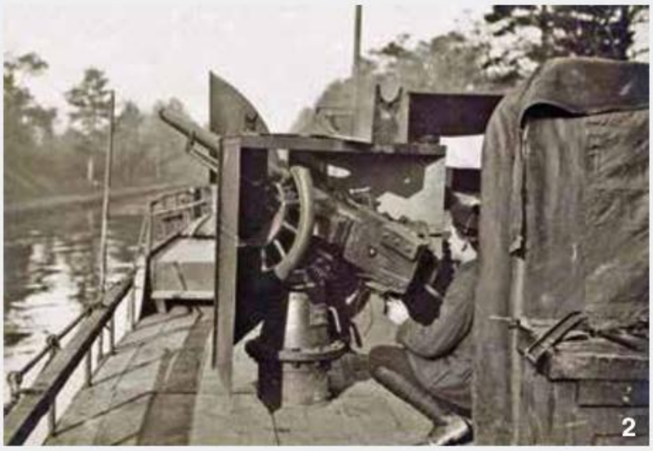
L'armement secondaire des canonnières

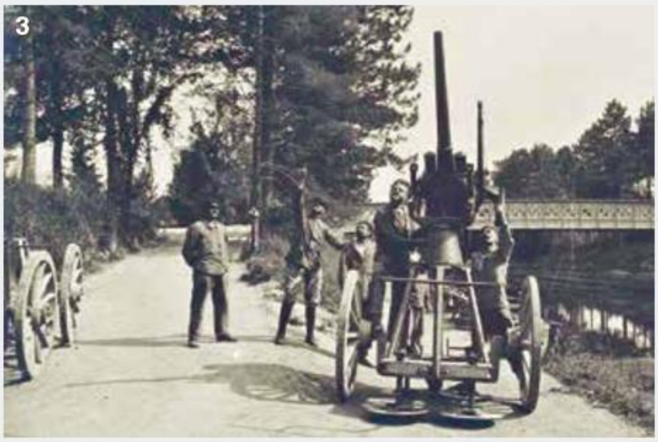
1 et 2 - Chaque canonnière dispose de deux canons de 47 mm modèle 1885 TR sur affût à fourche Fauconneau permettant le tir contre avions. Un masque enveloppant protège la pièce mais le servant doit servir la pièce à genou, position peu confortable. Chaque bâtiment dispose de 600 cartouches de 47 mm à bord. *(DR,* La Contemporaine*)*

3 - À l'initiative de l'Amiral Ronarc'h dans les Flandres, les canons de 47 TR des canonnières sont démontées des bâtiments et installés sur des affûts mobiles de circonstance. Employées en échelon le long des berges, les pièces CA apparaissent ainsi en meilleure position pour protéger les navires amarrés ou en action. Ici, le 22 juin 1916, un 47 mm CA sur affût mobile protège le canal de l'Aisne à la Marne à Vaudemanges, base arrière des canonnières et péniches employées sur le front de Champagne. *(DR,* La Contemporaine*)*

4 - L'armement des canonnières est complété par deux mitrailleuses de 8 mm modèle 1907 de Saint-Étienne approvisionnées à 20480 cartouches. Sur cette photographie de juillet 1915 prise à Paris, on distingue, groupé autour de l'enseigne de vaisseau Pavot, la quasi-totalité de l'équipage réglementaire de la canonnière de 14 cm « H » en route pour la Champagne. Les mitrailleuses sont en batterie de chaque bord et ici celle de bâbord, disposée derrière son masque blindé, est bien mise en valeur. *(Coll. Guy François)*


1


2


3

4

Les douze canonnières ont reçu un armement secondaire identique, composé de **deux canons de 47 modèle 1885 TR** montés sur affût à fourche Fauconneau permettant le tir contre avions protégés par un masque blindé enveloppant et de **deux mitrailleuses de 8 mm modèle 1907 de Saint-Étienne** disposées latéralement sous masque blindé.[A]

Au cours de la campagne, les affûts de 47 TR seront souvent démontés et placés sur des affûts mobiles de circonstance pour permettre un emploi plus efficace en échelonnant ces pièces sur les berges des cours d'eau afin de mieux protéger les canonnières en action. Cette mesure, prise d'abord en Flandres à l'initiative du contre-amiral Ronarc'h, sera ensuite été généralisée sur tous les fronts d'emploi des canonnières. ■

A. Le 21 décembre 1915, les mitrailleuses des canonnières des 2e et 3e batteries ont été passées à l'aéronautique confrontée alors à un grave déficit d'armes automatiques. Des mitrailleuses ont certainement été réinstallées sur les bâtiments en 1916 ou au début de 1917.

Jehenne devient commandant supérieur des canonniers marins et canonnières fluviales avant de commander la 3e division de la RGAL. Les canonnières sont alors confiées au CF de Belloy de Saint-Liénard puis au CF Gignon le 6 juin 1916.

Les conditions d'emploi des canonnières imposent des changements à la composition initiale des unités. À l'été 1915, au moment de leur mise sur pied, les batteries sont organisées comme suit :

– **1re batterie** (LV Ferlicot) : canonnières **A**, **B**, **C** et **D** qui reçoivent de leurs équipages les noms jamais officialisés d'*Ardente*, *Brutale*, *Cruelle* et *Décidée*.

– **2e batterie** (LV Gignon) : canonnières **F**, **G**, **H** et **I** dont seules les deux premières ont reçu des noms : *Furieuse* et *Guerrière* ;

– **3e batterie** (LV Lecoq) : canonnières **K**, **L**, **M** et **O** qui ne recevront aucun nom de baptême.

Au sein de chaque batterie, le lieutenant de vaisseau commandant la batterie, breveté officier canonnier, est embarqué sur la canonnière de la première section.

En février 1916, les 2e et 3e batteries sont réorganisées en **batteries mixtes** de deux canonnières de 14 cm et de deux de 10 cm.

Note

7. Décision n° 166 *bis* de la 3e division de la RGAL en date du 2 juin 1917.

– **2e batterie** : canonnières **F**, **G**, **M** et **O**.
– **3e batterie** : canonnières **H**, **I**, **K** et **L**.

En juin 1917, une dernière réorganisation prescrit le changement de l'appellation des batteries qui deviennent des **groupes** en gardant leurs numéros. [7]

SUR LE FRONT

Durant la guerre, les canonnières ont été employées sur trois fronts principaux, les Flandres, la Champagne et le secteur Oise-Somme. Les canonnières fluviales ont été souvent considérées comme des pièces d'artillerie lourde mobile aptes aux mouvements de repli rapide après le tir de leurs premières salves et leur emploi a parfois souffert de l'ignorance de leurs caractéristiques spécifiques, notamment en ce qui concerne leur protection et l'efficacité de leurs projectiles.

L'année 1915

Dans les Flandres

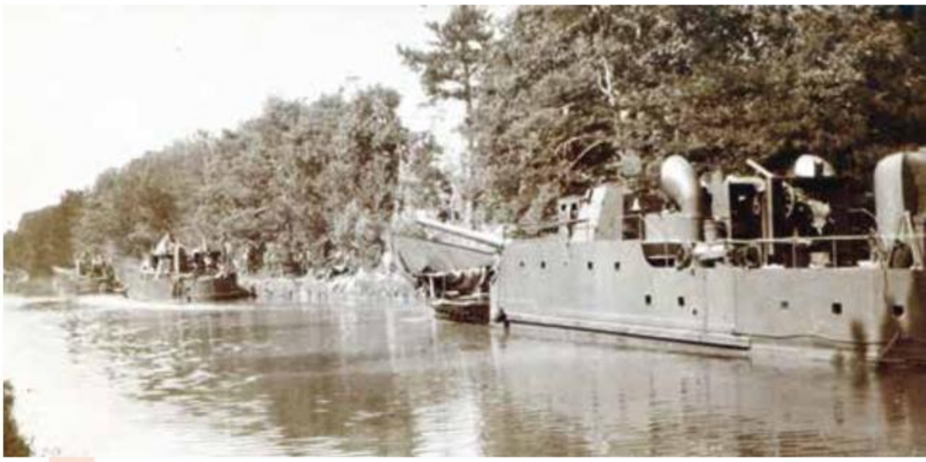
Dès le 10 juin 1915, les canonnières A et B de la 1re batterie ont atteint Furnes après avoir navigué de Brest à Calais et sont rejointes par les canonnières C et D douze jours plus tard. Elles doivent d'abord corriger à Dunkerque certains défauts de construction, notamment de gouvernails. Le CV Schwerer, installé à Oost-Dunkerque auprès de l'amiral Ronarc'h, suit l'emploi de ses bâtiments qui agissent aux ordres du général Rouquerol, commandant le groupement de Nieuport, sur le canal de Nieuport à Furnes et sur le canal de Loo où ils se distinguent rapidement par la qualité de leurs tirs. Les canonnières prennent notamment à partie les 28 juin et 4 juillet la pièce de 42 cm tirant sur la ville de Nieuport et ses écluses ; elles auront l'opportunité unique de tirer sur un mouilleur de mines allemand parvenu très près de la côte.

L'armée belge répugne toutefois à employer nos canonnières, probablement par souci de ne pas s'attirer des ripostes de l'ennemi et la 1re batterie quitte les Flandres pour rejoindre la Somme en mars 1916.

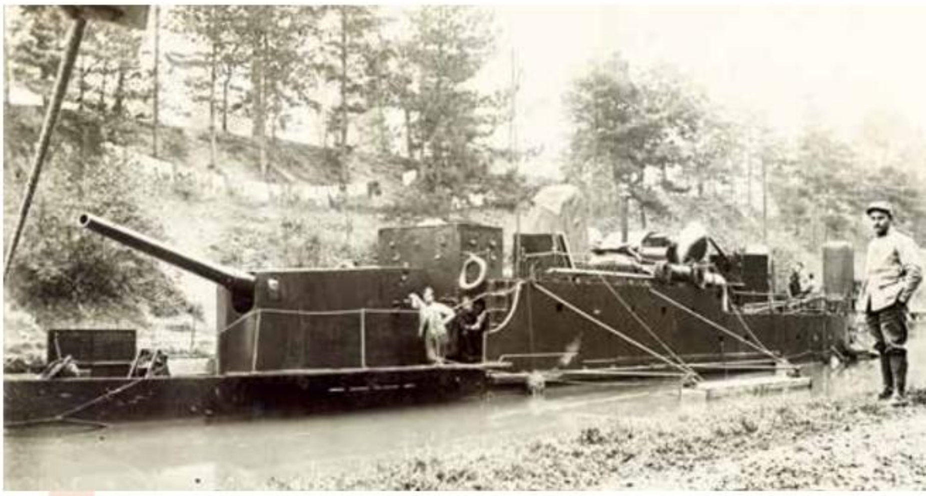
Des pièces d'artillerie lourde mobile aptes au mouvement de repli rapide après le tir

En Champagne

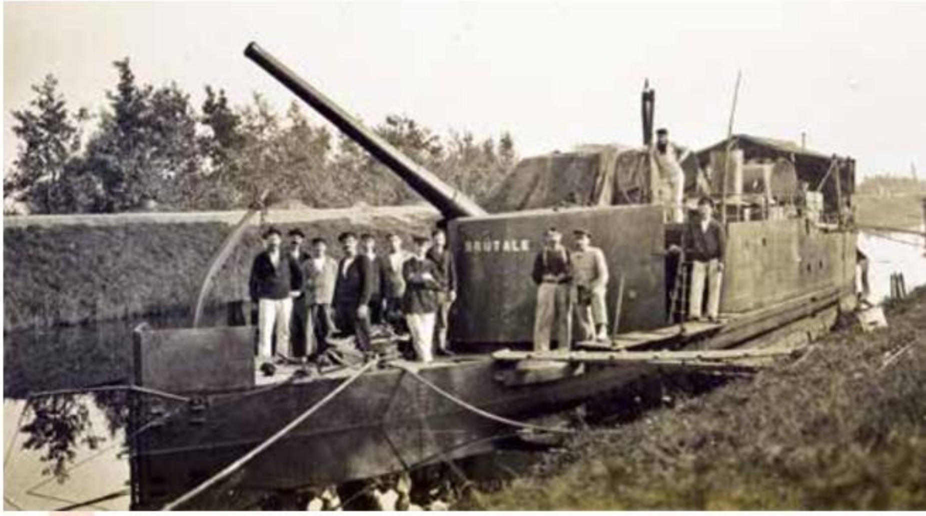
Le secteur du canal de l'Aisne à la Marne, à l'est de Reims, est propice à l'utilisation des canonnières. Un bief de 12 km offre de nombreux emplacements de tirs sur l'ennemi, maître des hauteurs de Nogent-l'Abbesse aux monts de Champagne. Basées à Vaudemanges où se trouvent les échelons, les canonnières peuvent trouver un abri sûr dans le tunnel du canal de Billy-le-Grand, long de 2300 mètres, avant de gagner l'un des onze emplacements de tir recensés, où elles peuvent entrer immédiatement en action. Les observatoires du Sinaï et des Faux-de-Verzy dans la montagne de Reims permettent d'excellents réglages et un réseau de liaisons filaires et TSF a été installé à cet effet. La 2e batterie, bientôt suivie par la 3e batterie, a suivi le trajet fluvial Le Havre, Paris, Condé-sur-Marne, Vaudemanges. Les deux batteries, associées à la péniche de 16 cm *Saint-Joseph*, forment un groupement placé aux ordres du CV Schwerer pour l'offensive de Champagne. Du 22 septembre au 12 octobre 1915, les huit canonnières sont en action journellement et deux tubes éclatent lors de ces tirs intensifs exercés surtout au profit du 4e corps d'armée.



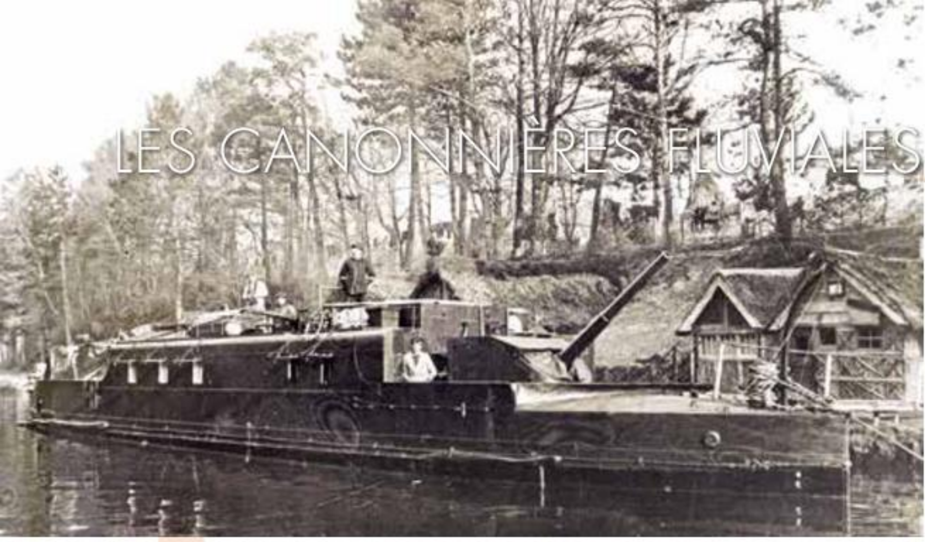
Les **canonnières de 14 cm** de la 2e batterie stationnent sur le canal de l'Aisne à la Marne à Courmelois lors de l'**été 1915**. Les bâtiments vont bientôt entrer en action lors de la grande attaque de septembre 1915 en Champagne. Les canonnières disposent alors de leur armement complet : on distingue les canons de 47 TR contre avions et les mitrailleuses sous leur masque blindé. *(Coll. Guy François)*



Une **canonnière de 14 cm** de la 2e batterie stationne sur le canal de la Marne à l'Aisne lors de l'**hiver 1915-1916**. Le 21 décembre 1915, une décision du général commandant la 4e armée a prescrit la livraison des mitrailleuses des canonnières à l'aviation, alors en manque d'armes automatiques. Cette opération a manifestement déjà été réalisée sur cette canonnière dont les canons de 47 TR sont en place sur le pont. *(Coll. Guy François)*



La **canonnière « B »** ***Brutale*** arrive dans les Flandres via Calais et Dunkerque dès juin 1915. Les canaux des Flandres sont dangereux car le niveau des eaux peut changer rapidement. De surcroît, le manque de relief et de végétation haute rend difficile le camouflage des canonnières, observées à grande distance par les Drachen et l'aviation de l'ennemi. Le général Rouquerol apprécie les tirs précis des canonnières mais le commandement belge demande rarement leur concours, craignant les ripostes de l'ennemi. *(Coll. Guy François)*



En décembre 1916, la **canonnière de 10 cm « L »** stationne à Vaudemanges où des baraquements ont été construits sur le quai du canal à proximité des amarrages. L'exiguïté des postes d'équipage des canonnières explique ce confort relatif accordé aux marins durant cette année 1916 assez calme passée en Champagne. Il importe de veiller au moral des équipages car les canonnières de la 3^e batterie vont connaître de dures épreuves au cours de l'année suivante. *(ECPAD-SPA-N 62)*

L'année 1916

Sur le front de la Somme

Le 30 mars 1916, la 1^re batterie quitte les Flandres pour rejoindre la Somme par Saint-Valéry. Elle prend position à Méricourt et Cappy sur le canal de la Somme où des tirs nombreux sont effectués du 22 juin au 29 août, totalisant plus de 11000 coups dont 5820 de 14 cm. Le 16 juillet, un obus ennemi de 13 cm percute la volée de la pièce de 14 cm de la *Cruelle*, provoquant la mort du maître canonnier Donia, et des blessures à neuf membres de l'équipage dont le LV d'Harcourt. Plusieurs gros éclats provoquent une voie d'eau importante entraînant le naufrage de la canonnière en eau heureusement peu profonde, ce qui permet le renflouement et la remise en état du bâtiment en huit jours seulement.

Le 16 juillet 1916, un obus allemand tombé sur la *Cruelle* fait un mort et neuf blessés

De l'Oise à la Champagne

De son côté, la 2^e batterie a quitté Vaudemanges le 28 février 1916 pour gagner le front de l'Oise. Les canonnières F, M et O sont employées sur l'Aisne entre Vic-sur-Aisne et Fontenoy et la canonnière G gagne le canal latéral de l'Oise pour effectuer des tirs entre Thourotte et Montmacq. Les objectifs stratégiques visés par ces tirs concernent surtout les voies de communication ennemies orientées en direction du front de la Somme.

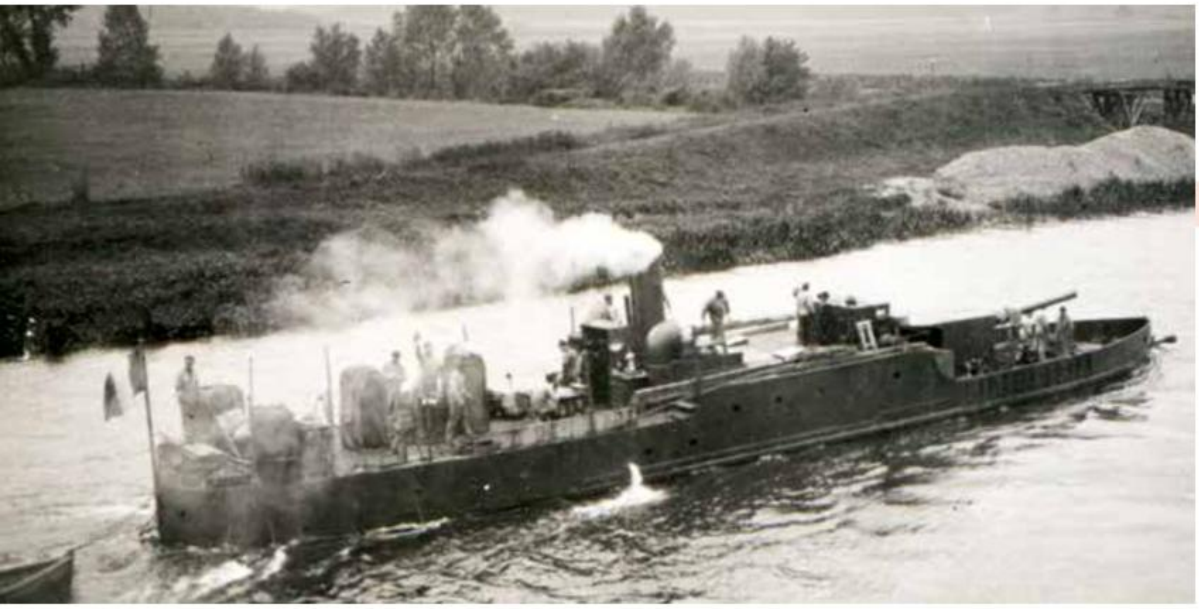
La 3^e batterie, alors composée des canonnières H, I, K et L, n'effectue que quelques tirs ponctuels sur le front de Champagne, provisoirement calme.

L'année 1917

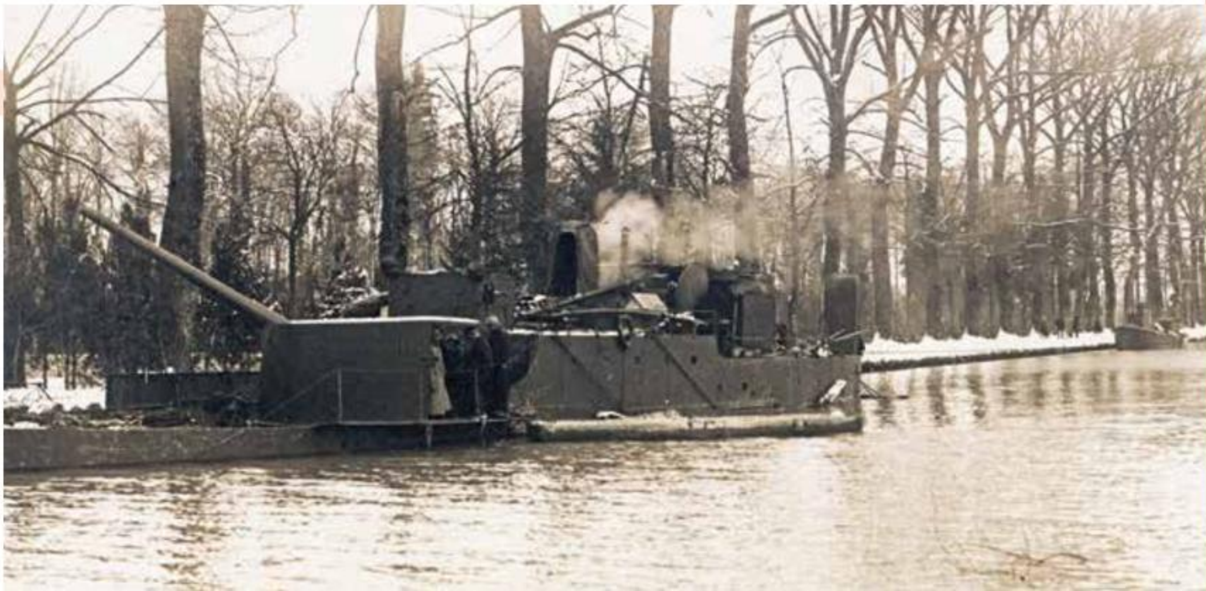
Sur l'Oise et l'Aisne

La 1^re batterie quitte la Somme et rejoint l'Oise par Saint-Valéry, Le Havre et la Seine. Elle atteint Compiègne le 26 janvier 1917 avant de prendre des positions sur le canal latéral de l'Oise.

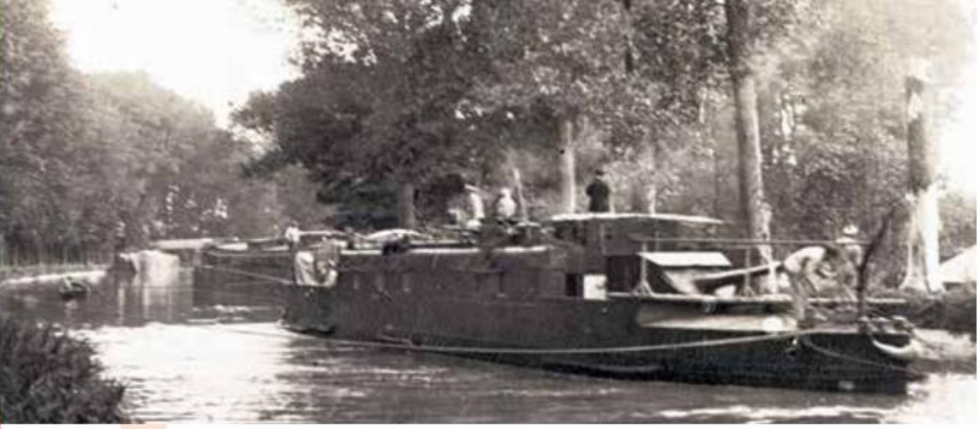
La 2^e batterie quitte la Champagne et est dirigée sur l'Aisne. Toutefois le repli stratégique *Alberich* en mars



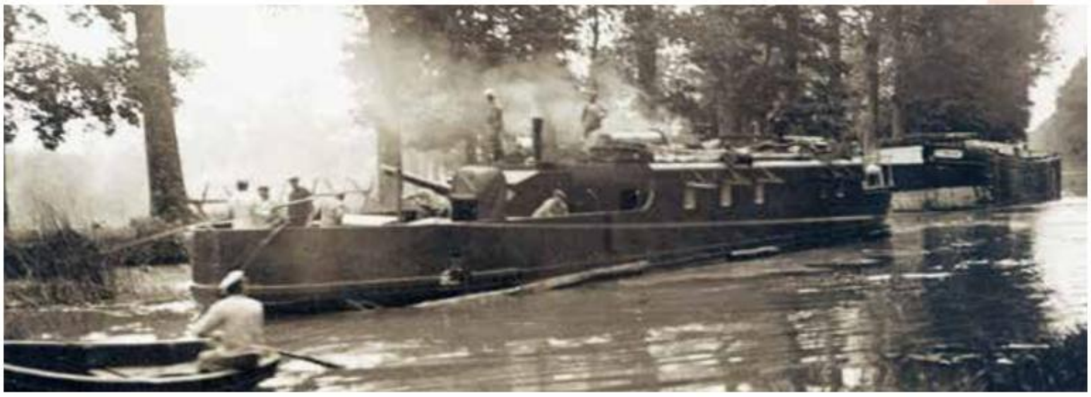
Cette **canonnière de 14 cm** non identifiée mais appartenant à la deuxième tranche remonte une rivière, probablement l'Oise ou l'Aisne. L'absence des canons de 47 TRCA, probablement chargés sur les péniches de l'échelon arrière, et celle des deux mitrailleuses plaide pour une photographie datant de **1916 ou du début 1917** car, à la fin de 1915, les mitrailleuses des canonnières des 2^e et 3^e batteries ont été passées à l'aviation et celles-ci ne les ont retrouvées que plus tard. *(Coll. Guy François)*



Durant l'**hiver 1916-1917**, une **canonnière de 14 cm** est en alerte, amarrée à un quai enneigé du canal de l'Aisne à la Marne à Courmelois. Le front de Champagne est alors assez calme mais va brusquement redevenir actif au printemps suivant, surtout dans le secteur des Monts de Champagne. On distingue en arrière de la canonnière un **canot à vapeur de 10 m** de l'échelon. *(Coll. Guy François)*



Prise en août 1916, cette vue arrière d'une canonnière de 10 cm montre sa cheminée rabattue et la bâche de tribord arrière assurant une relative intimité aux personnels utilisant la poulaine du bord. Devant la canonnière stationne une péniche de l'échelon, peut-être la *Makamura*, qui abrite dans ses flancs environ 2200 rations, une soute à charbon et des soutes à munitions de gros et petits calibres. *(Coll. Guy François)*



Cette canonnière de 10 cm stationne en Champagne vers Vaudemanges sur le canal de l'Aisne à la Marne. Ce coude du canal offre un bon abri aux canonnières et à leur échelon arrière : Vaudemanges reste longtemps en dehors du champ d'action de l'artillerie allemande et l'aviation ennemie effectue peu d'incursions loin de ses lignes jusqu'au second semestre de 1917. *(Coll. Guy François)*

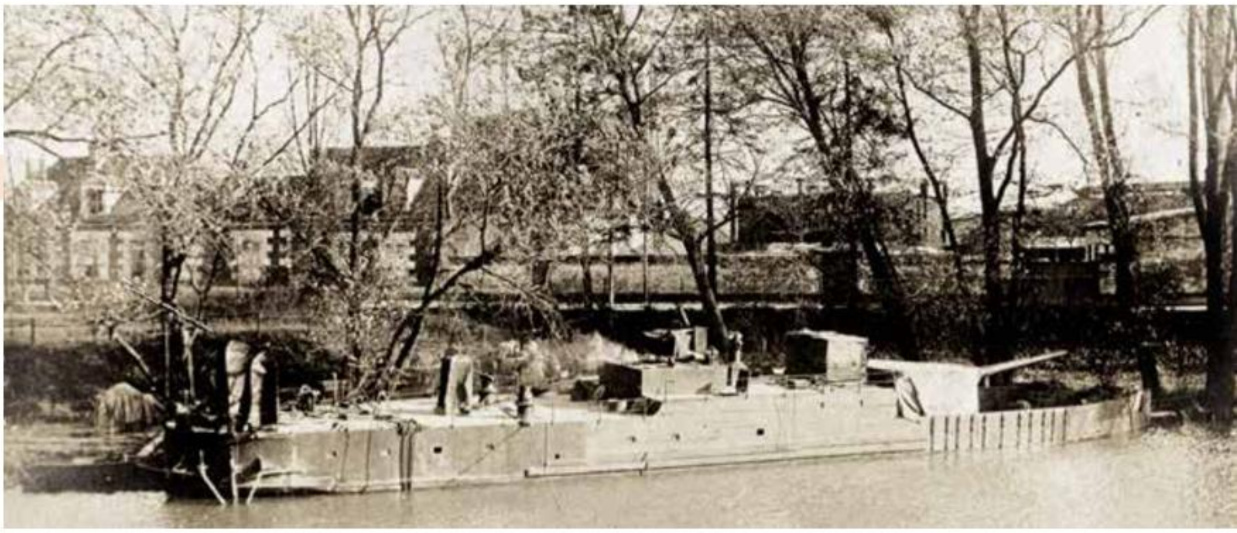
empêche la poursuite de l'ennemi car celui-ci a détruit toutes les écluses et engagé les voies navigables en coulant des péniches et en détruisant les ponts. Dans ces conditions, la 1^{re} batterie est envoyée en Champagne et la 2^e batterie gagne la région de Soissons où elle peut participer aux offensives d'avril 1917, effectuant des tirs jusqu'en juillet. Elle est ensuite envoyée dans les Flandres.

En Champagne

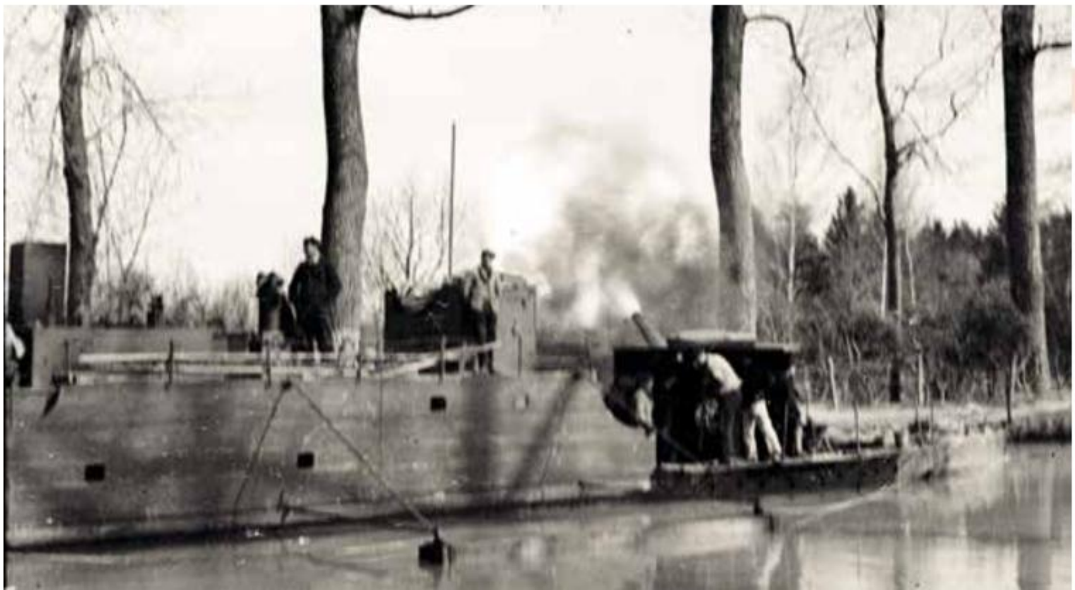
La grande attaque des Monts de Champagne de la 4^e armée est appuyée depuis les positions du canal de l'Aisne à la Marne par les 1^{re} et 3^e batteries de canonnières formées en groupe pour la circonstance et le groupe des péniches porte-canons. Plus de 11 300 coups de 14 et 10 cm sont tirés à cette occasion. Le 24 juin, la 1^{re} batterie fait mouvement vers les Flandres.

Dans les Flandres

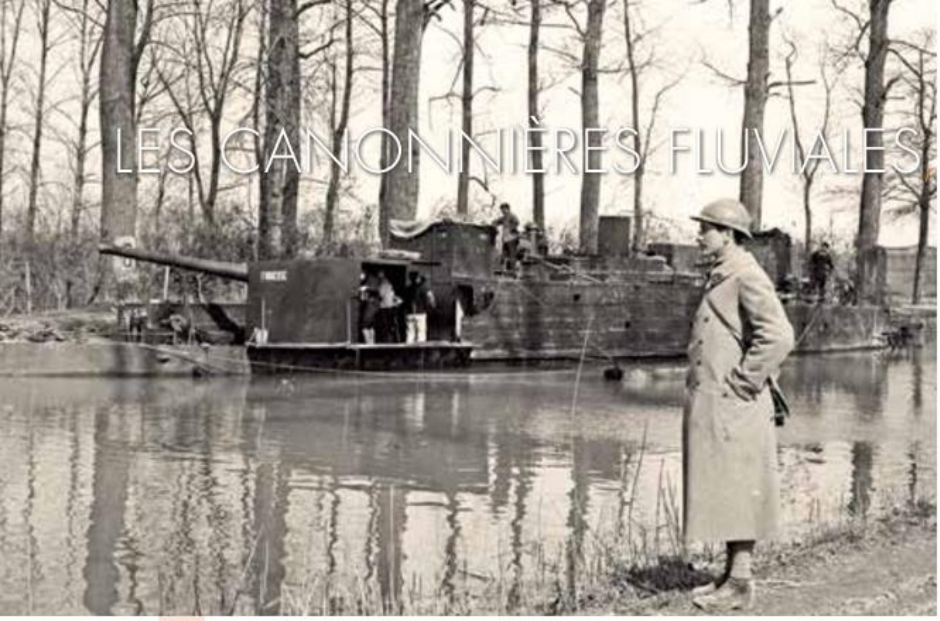
Les 1^{re} et 2^e batteries, désormais dénommées *groupes*, reçoivent en juin des canons usés réalésés à **145 mm** et **105 mm**. Les canonnières C, D, M et O prennent position sur le canal de Nieuport et sont placées aux ordres de la 4^e armée britannique qui ne tient aucun



Probablement au printemps de 1917, une canonnière de 14 cm stationne à Compiègne en attente des événements. En effet, le sabotage des écluses et des voies navigables qui a accompagné le repli stratégique allemand de mars, limite les possibilités d'emploi des canonnières sur l'Oise, l'Aisne et leurs canaux latéraux. Les canonnières effectueront pourtant quelques tirs lors des offensives d'avril. *(Coll. Guy François)*



Une canonnière de 14 cm ouvre le feu au crépuscule dans l'Aisne. Les bâtiments peuvent se soustraire rapidement à la riposte de l'ennemi après quelques salves et prendre rapidement de nouvelles positions en des points bien recensés sur les rives des canaux ou des rivières. Les éléments du tir, calculés depuis longtemps sur les principaux objectifs ennemis, autorisent une rapidité de mise en action des canonnières dont une ou plusieurs sont en alerte immédiate en fonction de la situation du moment. *(Mémorial de l'Armistice, Compiègne)*



La **CANONNIÈRE «F» *FURIEUSE*** de la 2^e^ batterie a pu prendre position sur le canal latéral de l'Aisne malgré le repli allemand *Alberich* de mars 1917. Elle est donc en mesure d'appuyer la désastreuse **OFFENSIVE D'AVRIL 1917** sur le Chemin des Dames. Malgré l'appellation officielle de « canonnière F », l'équipage arbore fièrement le nom de *Furieuse* peint sur le flanc bâbord du masque de la tourelle du canon de 14 cm modèle 1891². *(Mémorial de l'Armistice, Compiègne)*

compte des caractéristiques des bâtiments. Ainsi, les canonnières de 145 mm, peu protégées, sont engagées en pleine vue de l'ennemi et le commandement britannique donne comme objectifs aux canonnières des batteries et ouvrages de fortification de campagne bétonnés contre lesquels les projectiles de 145 et 105 sont inefficaces.

À la même période, les canonnières A, B, F et G sont mises à disposition de la 1^re^ armée française qui les emploie judicieusement contre les cantonnements, dépôts et points de passage obligé de cette région de polders. Le 28 septembre, les canonnières de 145 mm quittent le front britannique pour rejoindre le front de la 1^re^ armée française et, dès lors, les six canonnières de 145 tirent plus de 9500 coups depuis des positions sur le canal de Loo et sur l'Yser jusqu'au 11 novembre 1917. Le 4 novembre, les deux canonnières de 105 avaient été rappelées du front britannique.

Aux ordres des Britanniques, quatre canonnières sont utilisées en dépit du bon sens

La dernière action des canonnières

Le 3^e^ groupe, resté en Champagne, est envoyé sur l'Aisne le 3 septembre et prend position entre Vailly et Condé-sur-Aine pour participer à l'attaque de La Malmaison où de nombreux tirs totalisant 6699 coups sont effectués du 16 octobre au 3 novembre 1917 sur les arrières de l'ennemi.

DISSOLUTION ET RENAISSANCE

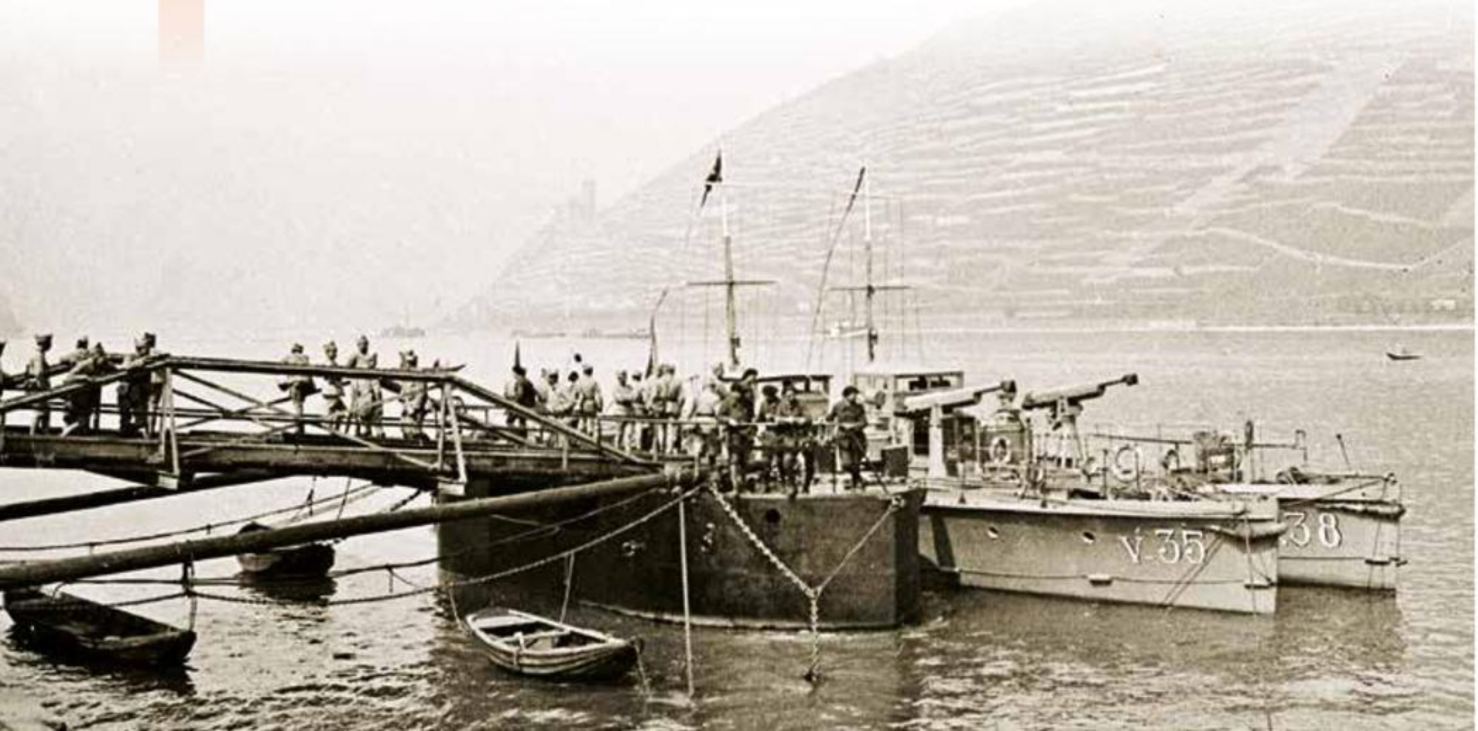
Le ministère de la Marine, manquant de personnels, décide dès le 8 septembre 1917 de prononcer le désarmement des canonnières de 105 dès que les opérations en cours dans les Flandres seront terminées. Le 7 novembre, les canonnières M et O sont désarmées à Calais, suivies par les deux autres canonnières K et L.

Les deux canonnières F et G de 145 restant au 2^e^ groupe à Nieuport rejoignent les canonnières H et I du 3^e^ groupe et rallient Vaudemanges pour reconstituer le nouveau et éphémère 3^e^ groupe. En effet, le 21 décembre 1917, décision est prise de désarmer les huit canonnières de 145 à Calais et au Havre, les bâtiments devant rejoindre Cherbourg. La Marine récupère alors l'armement des canonnières pour constituer l'armement de patrouilleurs et navires marchands armés. Les machines provenant de chaloupes de 15 m sont démontées et les coques destinées à devenir des citernes. Le ministère de l'Armement, ayant eu vent de ces démantèlements, réagit violemment en demandant le 3 août 1918 à la Marine de conserver en réserve un groupe de quatre canonnières parées pour des missions ultérieures.

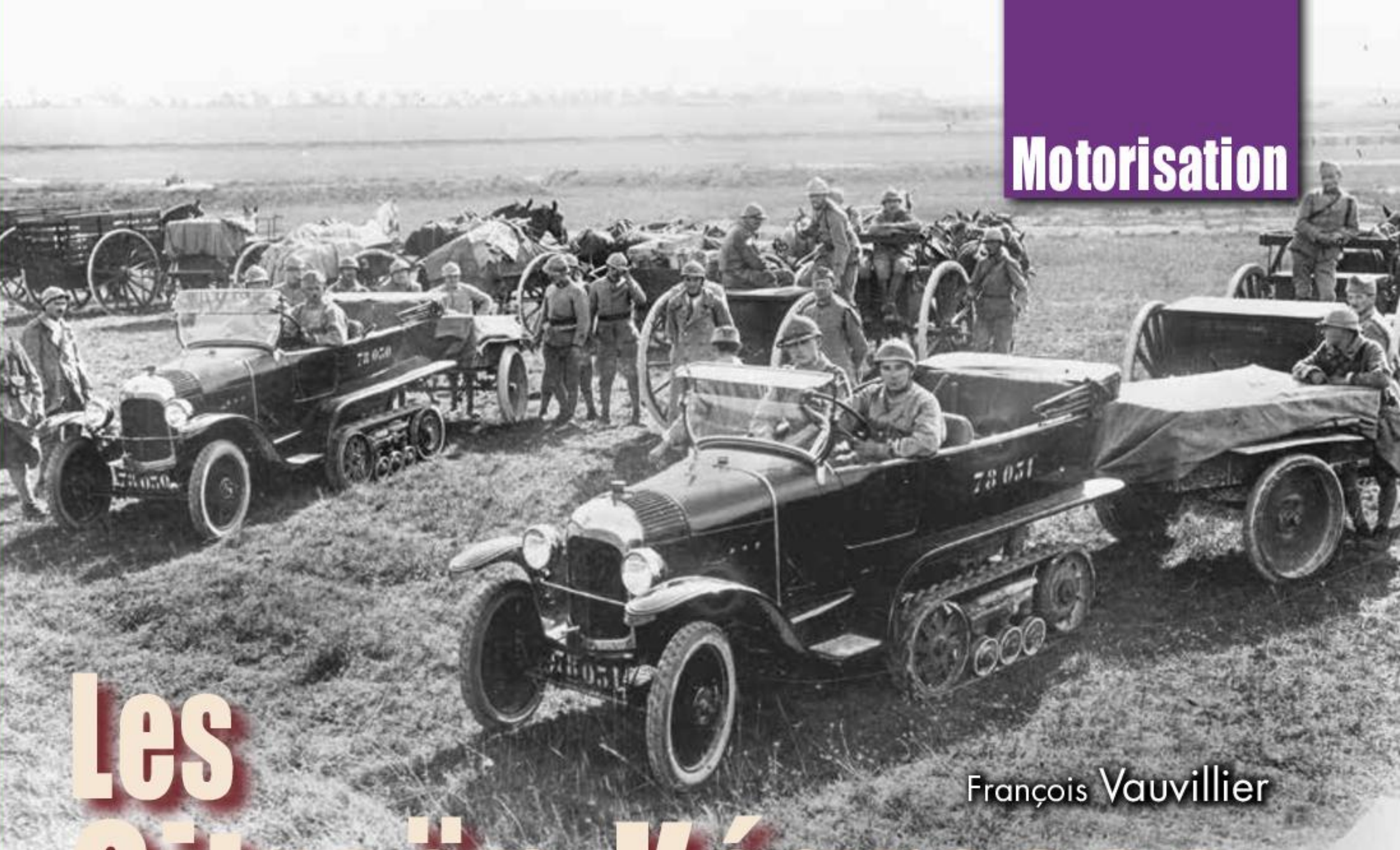
La Marine met du temps à reconstituer l'armement dispersé et, finalement, parvient à remettre sur pied un groupe de quatre canonnières, armées chacune d'un canon de 145 mm, de deux canons de 47 TRCA et de deux mitrailleuses. Dans le cadre de ce réarmement, les deux canonnières B et F, désarmées à Cherbourg, sont remorquées vers Brest mais font naufrage le 4 octobre 1918 par gros temps, la B à la Pointe Saint-Mathieu et la F à la Pointe du Minou.

Finalement, après bien des efforts, les canonnières C, G, H et I, révisées et réarmées, entreprennent un long parcours fluvial en décembre 1918 pour rejoindre à Strasbourg les nombreux chasseurs, vedettes et péniches porte-canons de la flottille du Rhin dont le capitaine de corvette Darlan a pris le commandement. Les canonnières reçoivent alors officiellement des noms qui rappellent leurs lieux d'action pendant la Grande Guerre, respectivement, C *Oise*, G *Marne*, H *Somme* et I *Aisne*.

Basées à Mayence, les canonnières fluviales sont retirées du service au cours du second trimestre 1920 mettant un point final à une page glorieuse de la Marine à terre. ■



Les canonnières de 145 mm C, G, H et I ont rejoint la flotille du Rhin en décembre 1918. Peu adaptés aux missions de surveillance sur le grand fleuve, ces bâtiments sont placées en réserve à Mayence jusqu'en 1920. Les missions quotidiennes sont surtout réalisées par des chasseurs de sous-marins et des vedettes telles les **VEDETTES V 35 ET V 38**, armées d'un canon de 75, stationnant ici à Bingen en 1919. *(Mémorial de l'Armistice, Compiègne)*



Les Citroën-Kégresse
DE LA PREMIÈRE GÉNÉRATION

François Vauvillier

Associé à André Citroën, l'ingénieur français Adolphe Kégresse est célèbre pour avoir inventé puis conduit au stade de la série, dans le cadre de la société Kégresse-Hinstin, un système de propulseurs à chenilles souples remplaçant les roues arrière motrices de véhicules du commerce. Ce système leur confère la capacité de sortir des routes sans préjudice pour leur fonction première — rouler sur la chaussée sans la détériorer — tout en conservant une vitesse acceptable.

Une telle invention ne pouvait manquer d'intéresser le ministère de la Guerre qui, au fil des années, sera le principal client pour ce type de véhicules, connus sous le nom d'**autochenilles**.

Pour planter le décor, nous ne pouvons faire mieux que de citer un orfèvre en la matière, le colonel André Duvignac.[1] Dès 1910, « *le Français Adolphe Kégresse, directeur technique des garages du tsar Nicolas II, avait imaginé un propulseur pour permettre les déplacements sur les neiges persistantes de la Russie. Construite d'abord en cuir, sa chenille souple permit d'équiper une voiture destinée au transport du tsar sur le front de bataille. Il envisagea même de construire des autos-mitrailleuses et fit parvenir ses études en France sans arriver à retenir l'attention des services techniques. Chassé ensuite par la révolution, il réussit à rentrer en France par la Finlande. Il s'aboucha avec M. Hinstin, directeur des usines de la Fournaise, et réussit à réaliser en France un modèle de son propulseur à chenilles souples en caoutchouc. Le grand constructeur André Citroën, qui venait de lancer sur le marché ses voitures économiques, entreprit, dès janvier 1921 l'installation du propulseur Kégresse-Hinstin sur son véhicule de 10 CV de série. Des expériences furent effectuées immédiatement dans les neiges du mont Revard* [février 1921], *puis, sous la direction des services techniques de l'artillerie, au polygone de Fontainebleau, en juin 1921, en vue d'une utilisation ultérieure dans les sables du Sahara. Pour son propre compte, l'artillerie essaya deux véhicules de ce modèle dans les dunes d'Arcachon en septembre 1921.* »

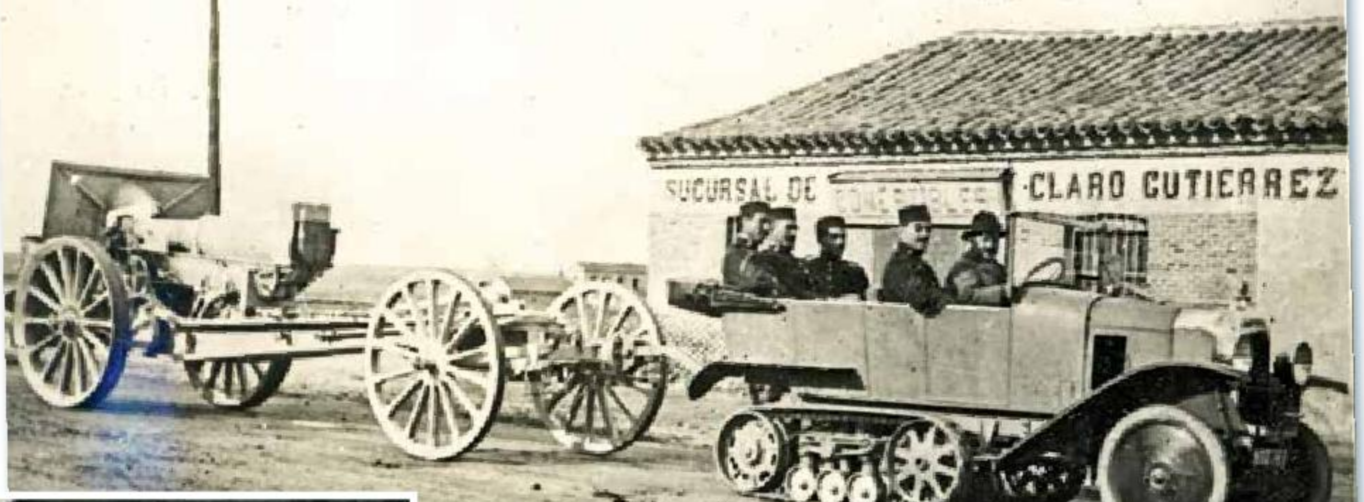
Trois galets pour le « tous terrains »

Ces premiers essais militaires sont effectués avec des véhicules appartenant au constructeur et immatriculés en plaque de garage **-W1**. Toutefois, la section technique de l'artillerie (STA) ne tarde

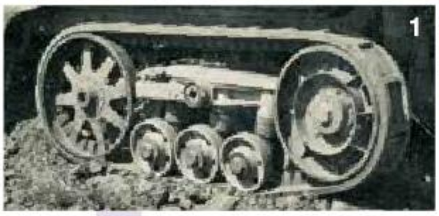
En titre.
Passer du cheval au moteur pour le TRANSPORT DES MUNITIONS D'INFANTERIE, voilà ce qu'illustre cette photographie prise au 106e régiment d'infanterie de Reims et Châlons, très probablement en 1922. Ce rôle, détaillé dans GBM 105, n'est que l'un des nombreux envisagés par l'état-major pour les autochenilles. Dans le présent article, nous en développons plusieurs autres : liaison et reconnaissance, traction du canon de 75 ou des avions, entre autres. Mais au-delà de ces questions d'emploi, la photographie est intéressante à plusieurs égards : la présence à titre d'essai de deux types de chenilles, à nervures en échelle (type adopté) ou en chevrons, les propulseurs dits « tous terrains » KH 1922 à trois galets, et enfin ces immatriculations 78030 et 78031 relevant de la série initiale (avant le 31 décembre 1922) mais étonnamment basses. *(Doc. constructeur)*

NOTE

[1] *Histoire de l'armée motorisée*, Lazauvelle, 1948, page 471.



En 1921, les Citroën-Kégresse « **TOUS TERRAINS** » sont dotées du propulseur à **TROIS GALETS**. Elles sont, à ce moment, établies sur base tourisme 10 HP type A à moteur de 1327 cm³ et portières à angles droit. En **SEPTEMBRE 1921** dans la région de Madrid, le constructeur n'hésite pas à proposer au gouvernement espagnol son autochenille pour la traction d'un 155 C Schneider. En France, on n'aurait pas osé. *(Coll. F. Vauvillier)*


1

1 - La **VERSION TOUS TERRAINS 1922 DU PROPULSEUR KH** (Kégresse-Hinstin) comporte trois paires de galets indépendantes les unes des autres. L'axe de chaque paire traverse une articulation à rotule située à l'extrémité inférieure d'un « cylindre plongeur » coulissant verticalement dans un corps cylindrique qui renferme un ressort à spirales. *(Coll. François Vauvillier)*

pas à passer commande, au printemps 1922, de deux autochenilles [2] :

– l'une, numéro **251 962**,[3] dotée du propulseur « ***tous terrains*** » à trois paires de galets (➠ *photo **1***) ;

– l'autre, **251 963**,[3] munie du propulseur type « ***neige*** » à quatre paires de galets associées deux à deux et chenille de grande largeur (➠ *photo **2***).

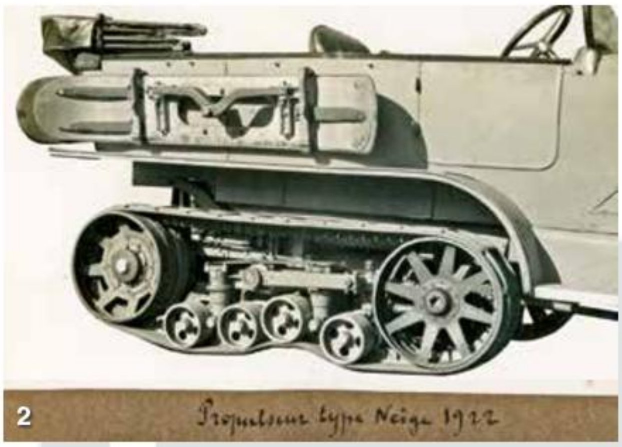
Cet achat vise, par une série d'essais de toutes sortes, à « *se rendre compte du parti qui peut être tiré des véhicules Citroën-Kégresse à provenir de la réquisition, soit comme voitures de reconnaissance, soit comme tracteurs d'artillerie légère* » (3 juillet 1922).

Les essais comparatifs des types «tous terrains» et «neige» vont s'effectuer au cours du second semestre 1922 à Vincennes, au Polygone et dans les environs, mais aussi à l'armée française du Rhin, à Mayence.[4] Les deux voitures, dotées du moteur **10 HP A standard**,[5] se distinguent l'une de l'autre par le propulseur dont, outre le nombre de galets, la chenille possède des cotes nettement différenciées :

NOTES

[2] Marché n° 1 de la STA, approuvé par DM du 13 mars 1922.

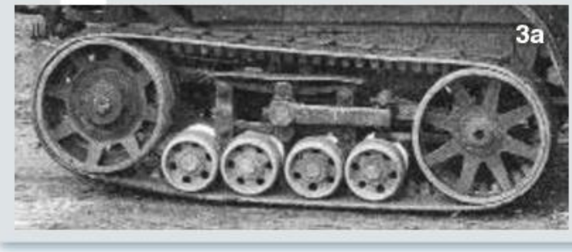
[3] Immatriculation du système alors en vigueur. Il sera remplacé le 31 décembre 1922.



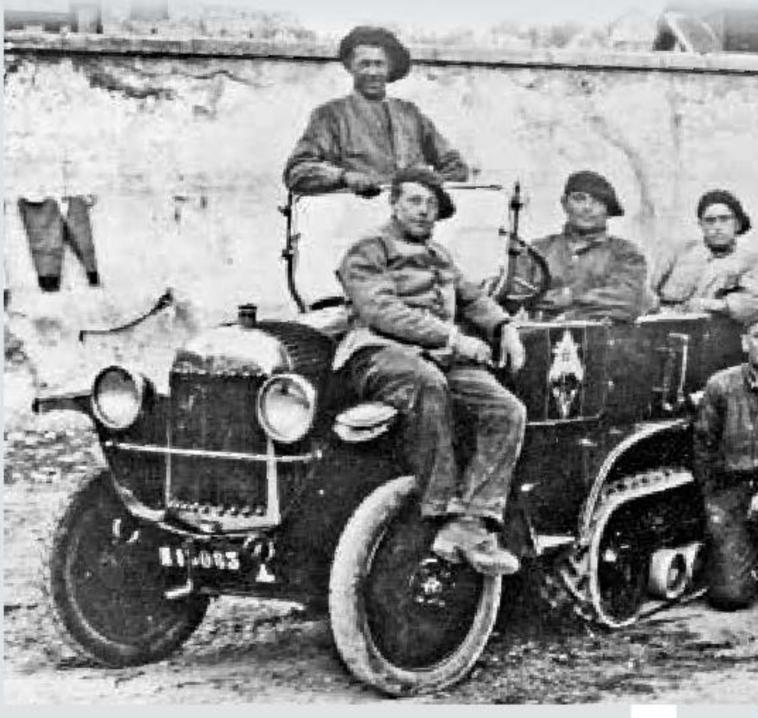
2

2 - La **VERSION 1922 DU PROPULSEUR TYPE NEIGE** a été montée sur les voitures du concours alpin de février 1922, ainsi que sur la **251963** achetée par la section technique de l'artillerie quelques semaines plus tard. Le principe du « cylindre plongeur » est le même que sur la photo 1, hormis que chaque cylindre, de moindre section, reçoit un balancier supportant deux paires de galets. Cette vue en légère perspective met aussi en évidence la chenille de grande largeur (250 mm) et de plus fine épaisseur, ici à nervures en échelle. *(Coll. F. Vauvillier)*

3a - Née vers la fin 1922, la **NOUVELLE VERSION DU PROPULSEUR TYPE NEIGE**, ici sur une voiture en service au **14e ET** (escadron du train) de Lyon, est suspendue de manière fort différente : les corps cylindriques ont été remplacés par de simples joues plates articulées sur deux ressorts à lames. Dès lors, les quatre galets sont équidistants. L'extension immédiate de ce parallélogramme de suspension aux voitures dites « tous terrains » (nouveau modèle à quatre galets) unifie les fabrications : le type Neige ne se distinguera plus désormais que par la plus grande largeur de ses composants (chenille de 240 mm) et ses demi-poulies montées concavité vers l'extérieur.


3a

Quatre galets pour le type Neige...



Encore en service en 1932, date de la prise de vue, la **P 1 T 13083** équipée d'un radiateur à éléments amovibles est une version **NEIGE** reconnaissable à la largeur de ses chenilles. Rien d'étonnant à cela pour un véhicule en service au **159e RIA** (régiment d'infanterie alpine) de Briançon. Le dessin même des nervures de la chenille, en barrettes obliques alternées, est celui retenu en série pour cet emploi. *(Coll. FV)*

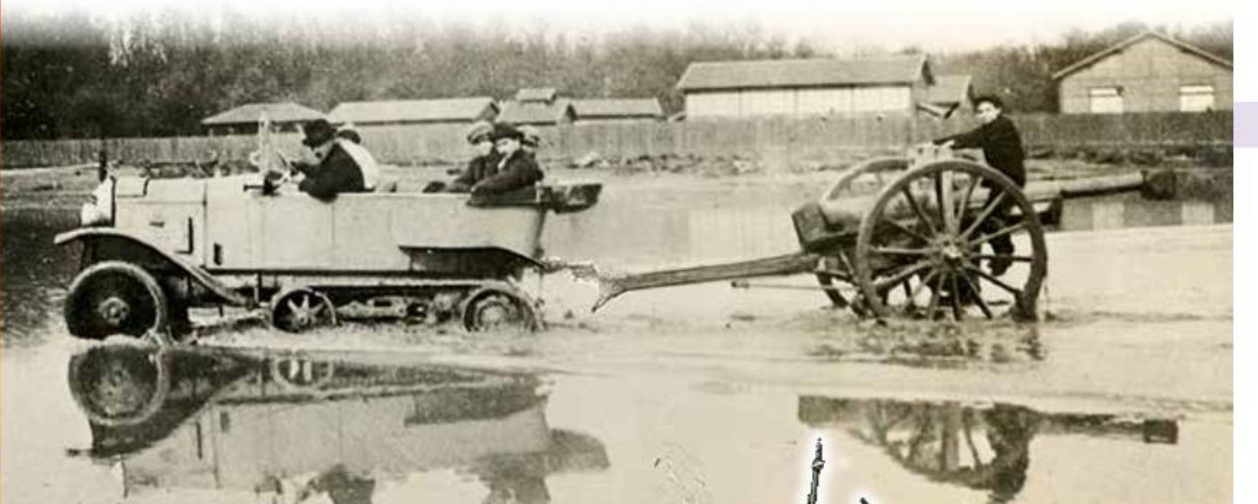
	Tous Terrains	Neige
Développement des chenilles	3,70 m	4,20 m
Largeur des chenilles	150 mm	250 mm
Épaisseur des chenilles	30 mm	20 mm
Saillie des nervures	20 mm	15 mm

Laissons de côté le détail des épreuves et venons-en aux principales observations qu'elles ont suscitées : la «tous terrains» est meilleure grimpeuse que la voiture «neige». Celle-ci est par ailleurs « *incapable de se déplacer longtemps dans les chemins de terre boueux. En particulier, ses chenilles plus longues et moins épaisses s'allongent vite au travail, on arrive à la limite du réglage de leur tension. À ce moment, elles viennent frotter ou presque contre le marchepied pare-boue ; alors la boue, les herbes, pierres, etc. entraînées par la chenille viennent s'accumuler dans l'angle aigu formé par le garde-boue et la chenille ; cette dernière se trouve bloquée et les* [poulies] *motrices patinent. Il faut s'arrêter et dégager à la main les saletés accumulées, qui de plus détériorent les chenilles.*»

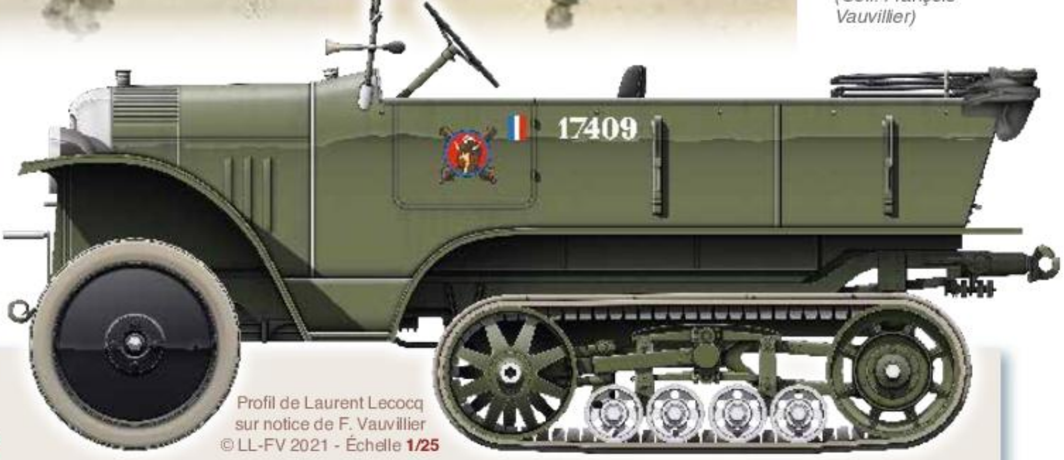
Au cours d'une autre série d'essais effectuée par la commission de Vincennes le 27 novembre 1922, visant à la traction du canon de 75 en terrain varié — pentu, parsemé de trous d'obus, marécageux —, le tracteur Citroën-Kégresse est confronté à de petits tracteurs agricoles à chenilles rigides en acier, modèles Ara (Lorraine) et Cletrac (Cleveland, État-Unis).

Le Citroën-Kégresse du début des épreuves est celui « *de la Commission* ». S'agit-il du **251 962** ou d'un autre, acheté entre-temps ? Il est en tous cas du type «tous terrains» trois-galets, à moteur A initial. [6]

Les essais ne tournent pas à l'avantage de l'autochenille qui, ayant cassé des pièces de son propulseur, doit être remplacée dès la première épreuve par une autre « *du même genre* ». Et cette dernière, victime d'une rupture de son crochet d'attelage, doit finalement abandonner avant la fin des épreuves. La



Vue en France en 1922 lors d'un passage à gué devant ce qui semble être un village reconstruit, cette autochenille à trois galets est la même — du moins du même modèle — que celle des essais madrilènes de la page précédente. La TRACTION DU 75 MODÈLE 1897 sera, jusqu'en 1927, le grand défi à relever pour les Citroën-Kégresse. *(Coll. François Vauvillier)*



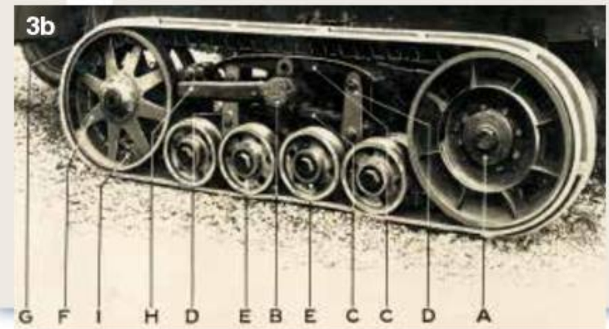
VOITURE DE LIAISON TOUS TERRAINS (VLTT) CITROËN P 1 T
Officiellement une « camionnette » *(➠ explications page 36)*, **cette voiture se caractérise notamment par son châssis court à longerons relevés à l'arrière et empattement d'1,90 m** *(cote vérifiée sur un exemplaire original conservé)*. **Sa décoration reproduit la 17 409 présentée page 34.**

Profil de Laurent Lecocq sur notice de F. Vauvillier
© LL-FV 2021 - Échelle **1/25**

... puis quatre galets pour tous

3b - La NOUVELLE VERSION DU PROPULSEUR TOUS TERRAINS, à quatre galets équidistants, apparaît fin 1922, en même temps que la nouvelle version Neige (3a) dont elle est la quasi-jumelle. *(Coll. F. Vauvillier)*

3b



Le fonctionnement du propulseur Kégresse

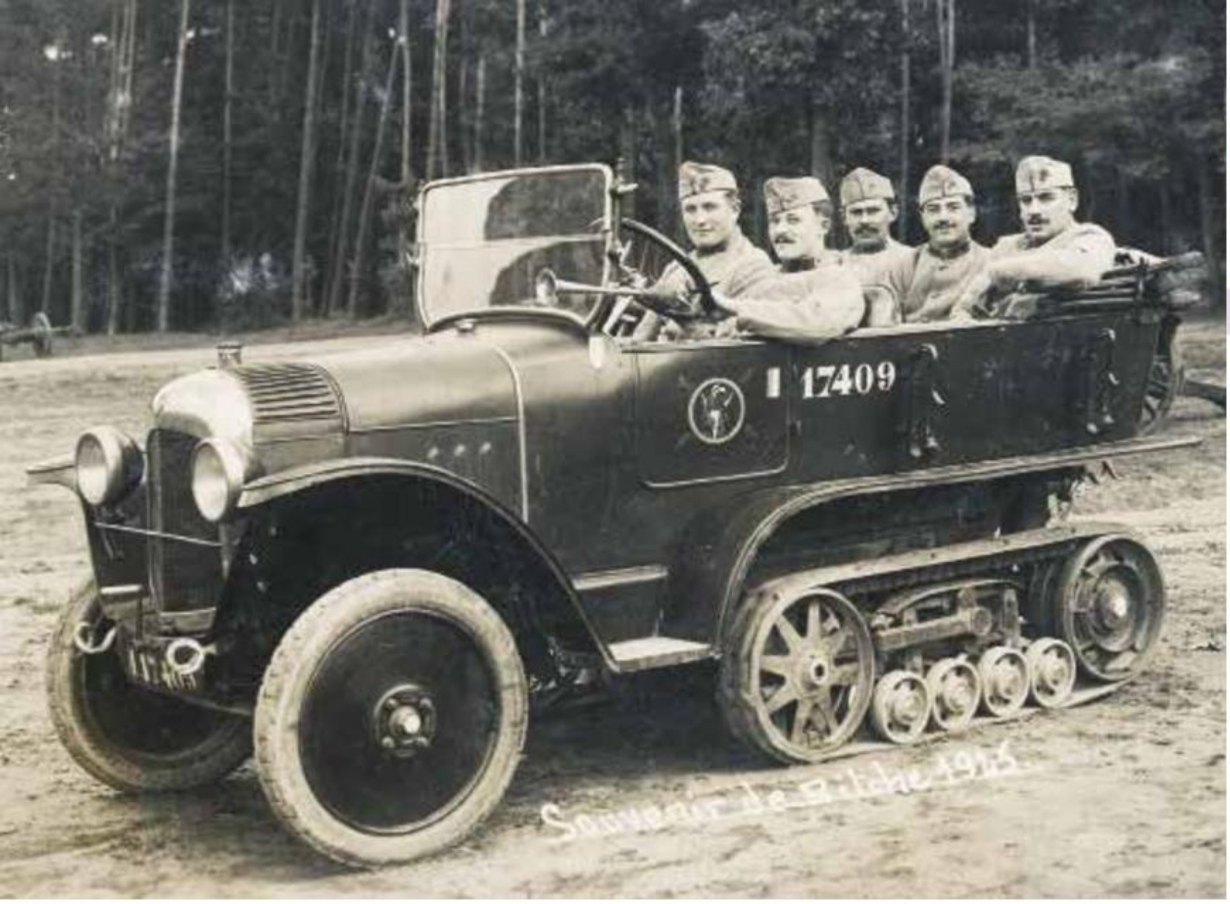
La poulie motrice **A** (située à l'arrière sur les types P1T, P2T et P4T) reçoit le mouvement du pont moteur et le transmet à la chenille **G** (en toile et caoutchouc vulcanisé) par resserrement de ses deux demi-poulies, pinçant les dents **I** de la chenille avec une force proportionnée à l'effort moteur. L'essieu portant la poulie **A** ne supporte pas le poids du véhicule comme dans une voiture ordinaire. C'est un essieu spécial **B**, fixé au châssis, qui joue ce rôle. Sur les extrémités de cet essieu sont montés des palonniers élastiques **C**, superposés et articulés en leur milieu. Chaque extrémité des palonniers est réunie par des joues **D** à la partie inférieure desquelles s'articule un petit balancier dont les extrémités portent les galets **E** (en aluminium). Le poids du véhicule est donc transmis au sol par l'intermédiaire de ces organes articulés et de la chenille. Placée à l'extrémité opposée de l'appareil, la poulie de tension **F** sert de support et de guide à la chenille. Le système de liaison de cette poulie avec le reste du véhicule est constitué par des jambes **H** articulées sur l'essieu **B**.

NOTES

[4] La voiture trois-galets effectuera, à titre d'épreuve complémentaire, les 531 km du trajet retour de Mayence à Vincennes par la route.

[5] Quatre cylindres 65x100 de 1327 cm^3. Boîte trois vitesses, marche arrière et réducteur. Vitesse maximale annoncée, 32 km/h à 2000 tr/mn. Des pointes à 42 km/h seront atteintes lors des essais.

[6] Autres caractéristiques indiquées : poids : 1170 kg en ordre de marche (sans personnel à bord), surface portante des deux chenilles : 3 520 cm^2 ; poids sur la surface portante : 0,332 kg/cm^2.



Photographiée à Bitche en septembre 1925, la Citroën-Kégresse P1T 🇫🇷 17409 se présente sous un angle idéal pour en apprécier les divers détails : notamment les ailettes de refroidissement de l'eau du radiateur chapeautant l'avant du capot et les supports latéraux de chenilles de rechange. Comme le montre son bel insigne à la tête de Gaulois, cette voiture appartient au 353ᵉ RALP (régiment d'artillerie lourde portée). Les couleurs que nous lui avons données *(➠ page 33)* **sont seulement supposées. À l'arrière, nos artilleurs sont plutot serrés, la banquette amovible étant prévue pour deux places seulement.** *(Coll. François Vauvillier)*

conclusion de la CEMA est mitigée : « *La Citroën-Kégresse est bien comme moteur et vitesses mais le dispositif à chenilles n'est pas suffisamment résistant (rupture de pièces métalliques). De plus, en terrain argileux le patinage se produit, soit entre les chenilles et le sol, soit entre les poulies motrices et les chenilles.* » (CEMA, 4 décembre 1922)

Trois semaines plus tard, la Commission rend sa conclusion d'ensemble sur les six mois d'épreuves : « *Il y a intérêt à prévoir l'utilisation des voitures Citroën-Kégresse type "tous terrains", actuelles,* à provenir de la réquisition, [7] *comme voitures de reconnaissance malgré la fragilité de certains de leurs organes et la faible hauteur du point le plus bas au-dessus du sol. Ces deux points ne seraient pas à perdre de vue, dans le cas où on envisagerait l'achat de voitures de reconnaissance et des remaniements devraient en tenir compte.*

La voiture Citroën-Kégresse ne paraît pas permettre en son état actuel, d'envisager son utilisation comme tracteur d'artillerie légère. » (28 décembre 1922)

Si on ne peut pas faire compliqué...

La fragilité signalée par la Commission et les remaniements qu'elle préconise — sans autre précision — sont à l'origine d'une importante modification, signalée dans maints ouvrages mais jamais expliquée, la disparition du propulseur à trois galets. Grâce aux rapports de la CEMA, nous en entrevoyons les raisons. Examinons cela de plus près.

À l'issue des épreuves de la 2ᵉ série où seule la « tous terrains » (trois-galets), revenue de Mayence, est en course, le bilan de la casse est dressé et l'on peut lire, notamment, le 28 décembre 1922 :

« *h) les cylindres plongeurs étaient tous grippés, deux ressorts à spirales cassés ;*

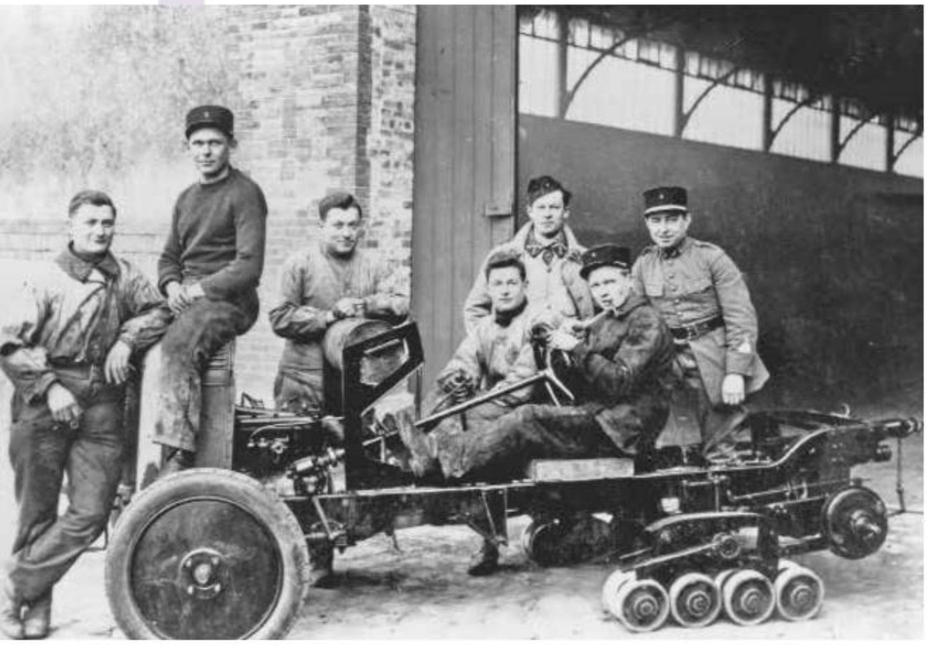
i) deux des corps cylindriques des trains porteurs avaient leur collerette cassée. »

Ainsi, c'est le principe même de la suspension à cylindres, superbe solution d'ingénieur, qui est mis à mal. Faute de plus d'archives, imaginons la suite : Adolphe Kégresse est face à une évidence, sa solution initiale ne tient pas : trop sophistiquée, trop fragile, pas rustique pour un sou. Il faut faire simple, avec de la barre de métal, de bêtes ressorts à lames et des boulons. Du coup, c'est l'ensemble du système de suspension qui est redessiné sur un principe tout autre : deux joues verticales en tôle, articulées sur deux ressorts à lames horizontaux, dits palonniers. Ça balance. Le tour est joué, ce parallélogramme articulé fera bien mieux et bien plus simplement son office.

La disparition du propulseur à trois galets : logique, même s'il manque une pièce du puzzle

Venons-en maintenant à la question qui taraude les passionnés : quid des trois galets ? Dans un système ainsi agencé, un galet porteur central, positionné à la verticale de l'essieu fixe autour duquel pivote le parallélogramme, occuperait une position fixe. Ce qui, tout simplement, interdit un système à trois galets et conduit automatiquement au principe du balancier, par paire de galets. *Se non è vero...*

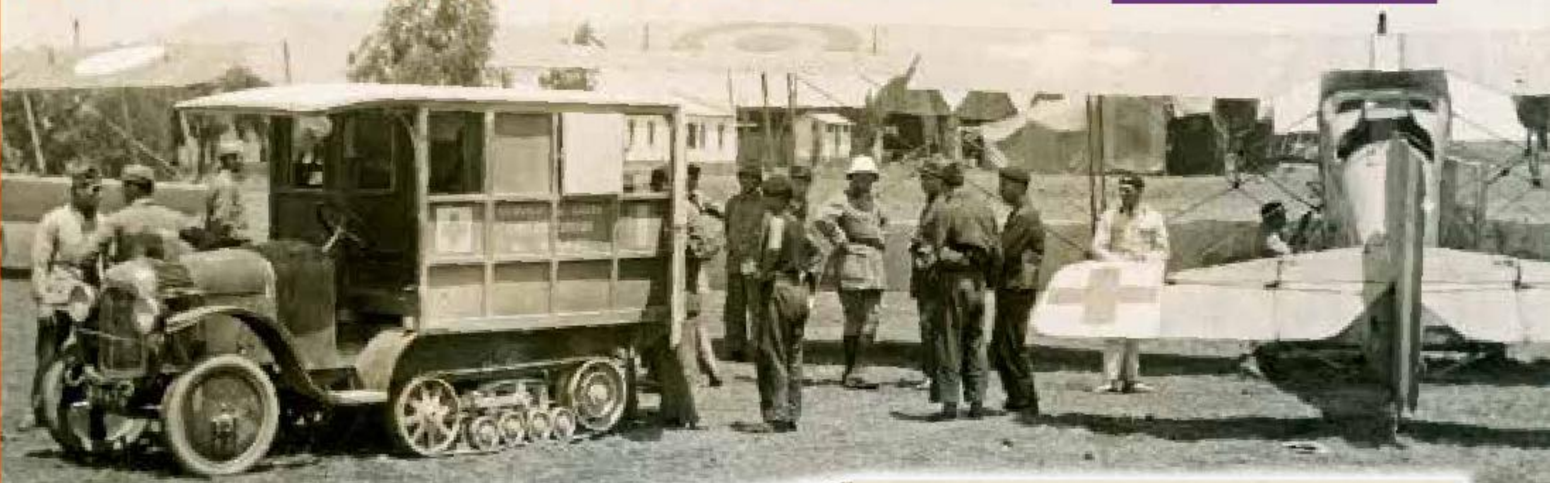
Durant les années trente, les P1T, à bout de souffle, ne sont plus employées que pour l'instruction automobile lorsqu'elles sont encore capables de rouler, ou simplement pour l'enseignement des principes mécaniques. Ce qui semble être le cas ici, au 3ᵉ BDP. En 1937, le bataillon de Lunéville détient le « *châssis d'instruction* » 🇫🇷 14033 à moteur coupé et la « *voiture de démonstration* » 🇫🇷 17399, moteur en état de marche. Cette dernière s'offre ici à nous dans le plus simple appareil. *(Coll. F. Vauvillier)*



NOTE

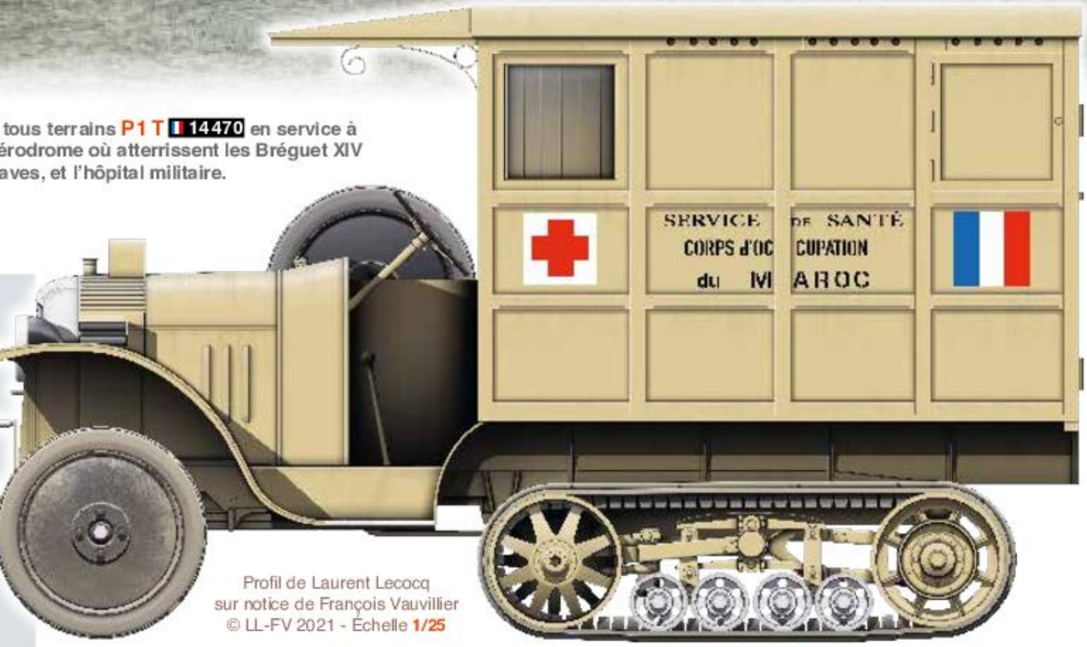
[7] Souligné sur l'original.

KÉGRESSE DE PREMIÈRE GÉNÉRATION



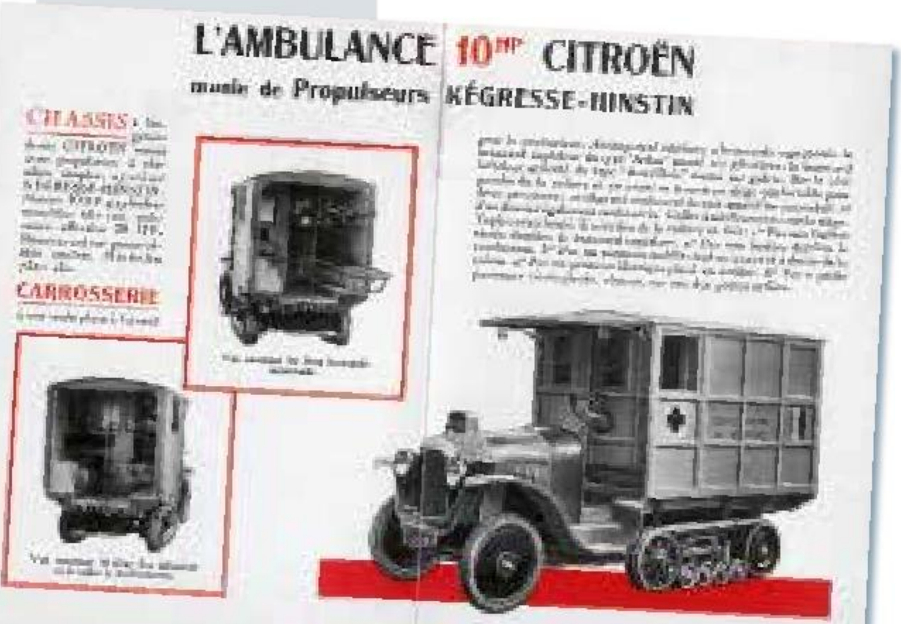
GUERRE DU RIF, 1925. **La sanitaire tous terrains P1 T 14470 en service à Fez effectue les navettes entre l'aérodrome où atterrissent les Bréguet XIV sanitaires amenant les blessés graves, et l'hôpital militaire.**
(Coll. François Vauvillier)

Le SERVICE DE SANTÉ MILITAIRE ***«vient de mettre en essais, au Maroc et dans certaines régions aux moyens de communications difficiles, des voitures à chenilles tous terrains, type Citroën-Kégresse, pourvues de carrosseries confortables et bien closes permettant de transporter deux blessés couchés et deux assis. Elles constitueront un moyen de transport excellent dans les pays dépourvus de routes ou dans les régions montagneuses. En cas de guerre, elles semblent particulièrement aptes à être employées au front pour les circuits d'extrême avant.»***
(Les moyens de transport des malades et blessés, 28 mai 1923)



Profil de Laurent Lecocq
sur notice de François Vauvillier
© LL-FV 2021 - Échelle 1/25

VOITURE SANITAIRE TOUS TERRAINS CITROËN-KÉGRESSE P1 T
Ce véhicule, mécaniquement identique à la version « camionnette » présentée dans les pages précédentes, a pour principale différence son empattement plus long (2,15 m) et son châssis droit. Le nombre produit est d'une dizaine au minimum, principalement pour emploi au Maroc, avec condenseur d'eau au-dessus du radiateur et livrée ocre jaune clair, Les exemplaires destinés aux Alpes — au moins deux dont la 14460 — sont quant à eux peints en vert olive avec inscriptions blanches.



L'AMBULANCE 10HP CITROËN
munie de Propulseurs KÉGRESSE-HINSTIN

CHASSIS

CARROSSERIE

Coll. Wouter Janssen

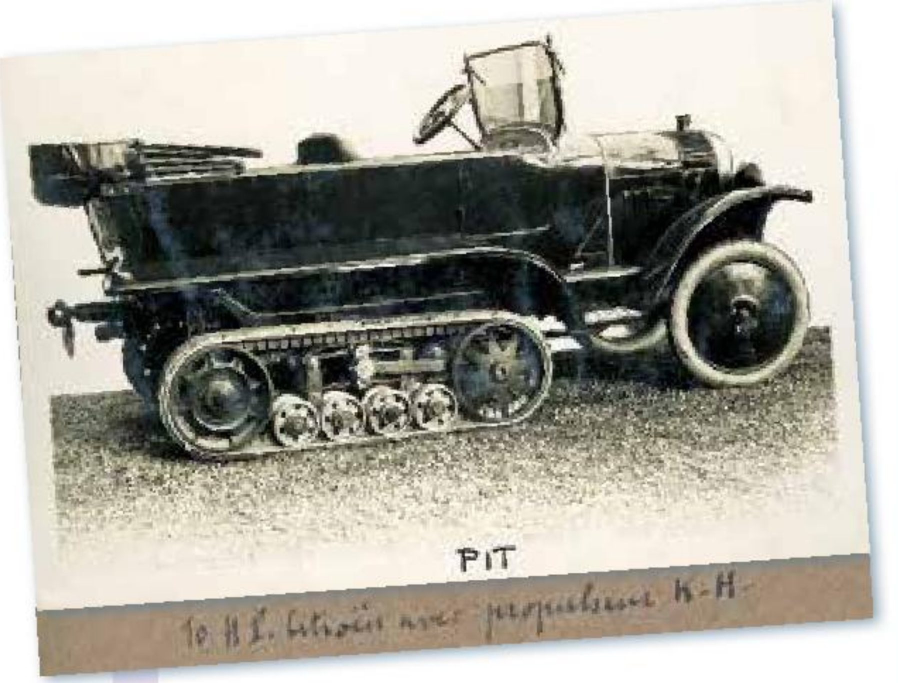
K1 OU P1 T : LES DEUX MON GÉNÉRAL

Dans l'importante littérature disponible sur les autochenilles civiles, le premier modèle de série est désigné **K1**. [8] C'est en effet sous ce code-usine que le modèle est présenté aux Mines, le 11 janvier 1922, et accepté le même jour. Cependant, dans le document auquel nous nous référons constamment pour l'étude des véhicules militaires, le *Catalogue des véhicules automobiles et des tracteurs en service dans l'armée* (ministère de la Guerre, édition du 1er janvier 1930), [9] l'autochenille initiale est désignée **P1 T**.

---

[8] En toute logique, **K** pour Kégresse, **1** pour modèle initial.

[9] Il remplace le *Catalogue des véhicules automobiles en service en France, types 1913 à 1921* (Ministère de la Guerre, direction de l'artillerie) qui ne faisait pas le distinguo entre le parc automobile civil et les véhicules d'achat militaire. Au contraire, le *Catalogue* refondu en mars 1924 (édition non retrouvée à ce jour) ne liste que ces derniers. Il sera remplacé à son tour par la nouvelle édition du 1er janvier 1930 que, pour éviter les longueurs, nous désignerons «*Catalogue Guerre*» dans la suite de notre étude.



Voici la preuve de l'usage, Quai de Javel et rue Balard (ateliers Kégresse), en 1923 au plus tard, de la désignation P1 T. On notera au passage la désignation « PROPULSEUR KH » (pour Kégresse-Hinstin), première appellation générique utilisée par le constructeur. La photographie, qui sera employée sur un tarif d'avril 1923, représente la version « camionnette » à châssis court (empattement d'1,90 m). C'est exactement le modèle dont le ministère de la Guerre passera commande, en plusieurs dizaines d'exemplaires.
(Coll. François Vauvillier)

Ce changement est confirmé dès la fin 1922 par une légende inscrite sur une photographie collée dans un somptueux album d'origine garantie *(ci-dessus)*. Nous avons donc toutes les raisons de retenir cette nouvelle appellation du type K1, substitution qui doit sans doute autant à la courtoisie entre associés qu'à la technique. En effet, si le K disparaît, c'est probablement à la demande d'André Citroën, fasciné par le système de chenilles souples et désireux sans doute de ne pas marquer plus que nécessaire la part de son associé dans l'affaire. La lettre **P**, pour *propulseur*, est neutre et va s'imposer. Et la lettre **T**, pour *traction*, se justifie pleinement pour cette famille de véhicules fournis le plus souvent avec un crochet d'attelage. Ainsi va se développer une famille d'autochenilles dont cinq modèles sont référencés : **P1 T**, **P2T**, **P4T**, **P6**[10] et **P7T**.

Le « K », trop marqué de l'initiale de son concepteur, le cède au « P » de propulseur

Des camionnettes-torpédo

Le type **P1 T** figure donc dans le *Catalogue Guerre*. Il y apparaît en deux occurrences, aux dates de « *1923* » en catégorie « *camionnettes tous terrains* » et de « *1924* » en catégorie « *liaison tous terrains* ». Ce distinguo est en réalité artificiel car les P1T militaires *(à l'exception des sanitaires présentées page 35)* sont du modèle du catalogue Citroën : « *Carrosserie "camionnette " permettant de transporter quatre personnes (conducteur compris) en plaçant à l'arrière les sièges amovibles. Ridelle à l'arrière. Mêmes accessoires que sur les voitures Citroën de tourisme* [donc, capote] *Un des sièges avant bascule pour permettre l'accès à l'arrière de la voiture.* »[11] Ce sont donc des voitures hybrides, relativement polyvalentes et qui, dans l'armée, sont le plus souvent employées comme VLTT (voitures de liaison tous terrains). Avec la même carrosserie, on en trouve quelques unes dans l'aéronautique maritime pour la traction des hydravions.[12]

IMMATRICULATIONS DES **P1T** RETROUVÉES À CE JOUR

... 6 867	et	6 868 ...	*2 ex. mini.*	Cttes / VLTT
... 10 376	et	10 377	*2 ex. mini.*	Cttes / VLTT
10 997	et	10 998	2 ex.	Ravit. d'infanterie
... 13 083 ...			*1 ex. mini.*	Ctte / VLTT neige
... 14 032	à	14 049 ...	*18 ex. mini.*	Cttes / VLTT
... 14 460	à	14 470 ...	*11 ex. mini.*	Voit. sanitaires
17 383	à	17 387 ...	*5 ex. mini.*	Cttes / VLTT
... 17 393	à	17 411 ...	*19 ex. mini.*	Cttes / VLTT
... 26 747	à	26 750 ...	*4 ex. mini.*	Cttes / VLTT

Les Citroën-Kégresse de

Dès l'émergence en France du propulseur Kégresse, l'idée de l'utiliser sur des véhicules blindés se fait jour. À la fin de 1920, la section technique des matériels de combat et des véhicules automobiles passe commande à Renault de deux automitrailleuses dont l'une est destinée à recevoir un propulseur Kégresse. Non réalisée, elle est remplacée par un véhicule d'essai établi sur un autocanon Peugeot 146 existant, muni d'un propulseur KH de type spécial. Présentée en octobre 1922, la voiture subit des essais de février 1923 à janvier 1924 à Vincennes, émaillés de nombreux incidents. La commission d'expérimentation des véhicules automobiles (CEMA) conclut cependant qu'« *un véhicule bien étudié monté sur propulseurs Kégresse présente beaucoup d'intérêt.* » (1er mars 1924).

L'automitrailleuse 10 CV de 1923-1925

Chez Citroën, l'on n'a pas attendu cet avis pour étudier et réaliser, dès 1923 sur la base d'un châssis 10 CV **P1 T** standard, une première autochenille entièrement blindée et munie d'une tourelle. Présentée à l'armée française, elle fait l'objet d'une fabrication de série, à 16 exemplaires, en 1924, sur la base du nouveau propulseur **P4T** *(➠ détails dans GBM 120 pages 48-51)*. Livrée en janvier 1925, cette voiture à blindage Schneider est la première automitrailleuse tous terrains « de série ». Mais, petite et gracile, elle ne répond pas aux programmes. Rapidement envoyée au Levant, elle y servira jusqu'au début des années quarante.

Les autochenilles à blindage partiel

En ces années de tatonnements, tandis que le constructeur cherche à perfectionner ses solutions techniques, les bureaux du ministère de la Guerre réfléchissent aux véhicules futurs du champ de bataille. De ce brassage d'idées naissent deux types d'autochenilles à blindage partiel qui resteront au stade de prototypes :

– *pour la cavalerie*, la voiture Citroën-Kégresse ordinaire **14 038** munie d'un blindage amovible protégeant le poste de conduite (programme de juillet 1923 pour les automitrailleuses de complément) ;

– *pour l'infanterie*, deux exemplaires d'une autochenille 10 CV à carrosserie tôlée et blindage de calandre *(➠ détails dans GBM 105 pages 49-52)*

L'automitrailleuse de cavalerie n° 2

Approuvé en août 1924, le programme de l'**AMC n° 2** prévoit une voiture de 7,5 t à trois hommes dont deux en tourelle, blindée à 20 mm minimum, pouvant circuler à travers champs, franchir les obstacles du champ de bataille et se déplacer sur route à 30 km/h minimum en palier. Le mode de propulsion est laissé au choix des constructeurs.

Afin de répondre à ce programme, Citroën construit un prototype semi-chenillé muni, comme le montre la photographie ci-contre, d'un propulseur hors-série cousin du **P7 T** mais utilisant, à l'arrière, la poulie de tension du type de la « Vedette » **P6** de la Citracit. Doté d'un moteur **Panhard 16 CV**, ce prototype effectue sa première sortie Paris-Versailles le 11 février 1925, Adolphe Kégresse au volant, atteignant une vitesse sur route de 55 km/h. Était-il alors en châssis nu ? Il pesait 4 500 kg. La maquette de blindage en bois est attestée le 5 mars 1925. En avril, Citroën envisage de monter un moteur Panhard de 20 CV sur l'AMC n° 2 mais les pourparlers n'aboutiront pas et, faute d'une puissance suffisante, le prototype, demeurant à 16 CV, sera limité au programme, plus modeste, de l'**AMC n° 1**. On connaît la suite. ■

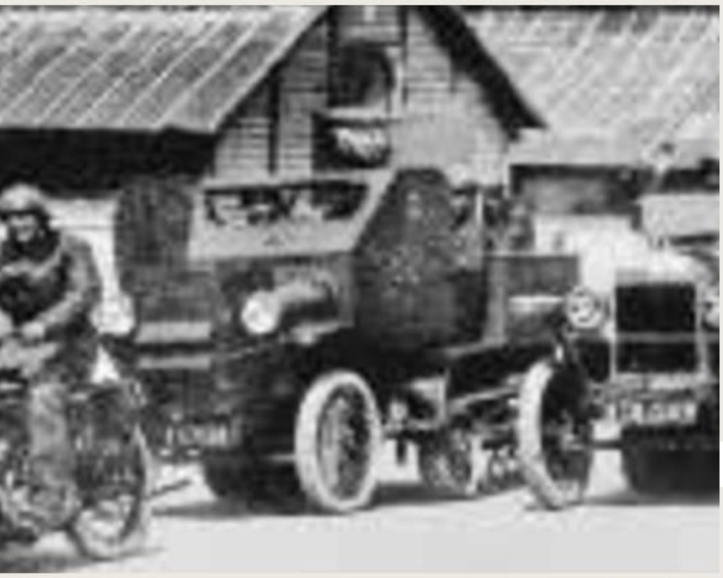
NOTES

[10] Le type **P6** *(➠ page 42)* ne reçoit pas la lettre T. Quant aux éventuels types **P3** et **P5**, nulle trace n'en a été retrouvée. Mais l'on ne peut exclure que ces codes correspondent à des propulseurs réalisés à titre de prototypes, ou restés à l'état de projets.

[11] Citroën propose aussi, mais sur châssis long, la camionnette 8 places avec banquettes amovibles en long, dais et rideaux de côté (type non observé dans l'armée à ce jour) et le plateau nu (vu dans l'aérostation).

[12] Mais pas dans l'aéronautique militaire (future armée de l'air) qui, pour ses « *tracteurs d'aérodrome légers* » semi-chenillés, débutera avec le type P4T.

la première génération, munies de blindage partiel ou intégral



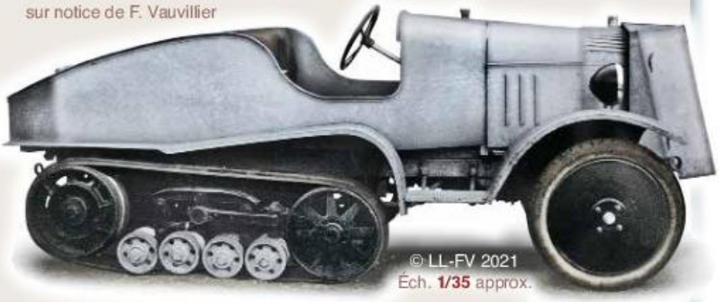


Illustration de Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier

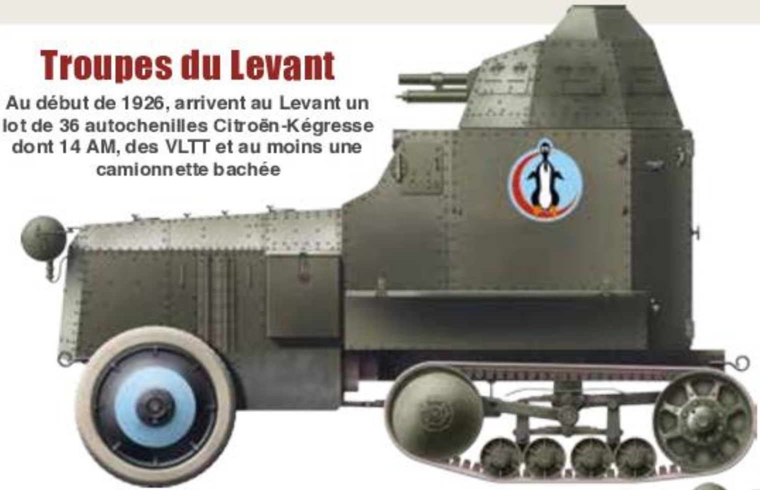
© LL-FV 2021
Éch. **1/35** approx.

Automitrailleuse de complément, cavalerie, vers 1925
Ce montage, sur la **P1 T** 14038 ordinaire, d'un blindage analogue à celui envisagé en 1923 pour les pelotons automobiles, a fait l'objet d'un essai en unité vers 1925. Les constructeurs ne prennent aucune part à cet essai.

Tracteur d'infanterie P1 T, 1924
Si dissemblable soit-il, ce véhicule, construit à deux exemplaires est bel et bien le chef de file de la famille des chenillettes blindées de ravitaillement d'infanterie. Sur le plan de la fourniture automobile, c'est un simple châssis 10 HP habillé d'une carrosserie spéciale en tôle et pourvu d'un bouclier à l'avant.

Troupes du Levant

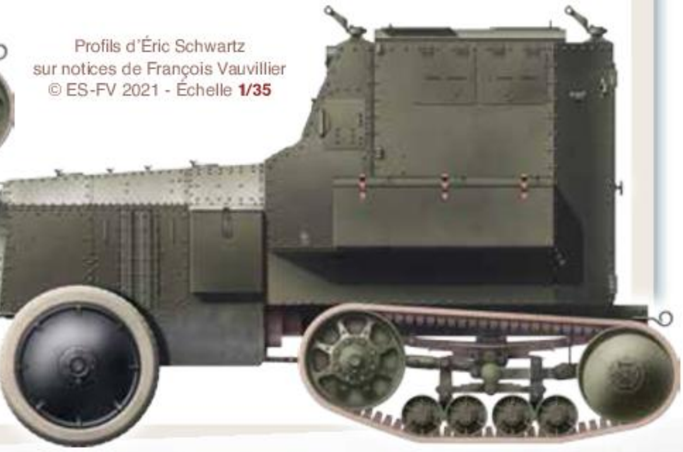
Au début de 1926, arrivent au Levant un lot de 36 autochenilles Citroën-Kégresse dont 14 AM, des VLTT et au moins une camionnette bâchée

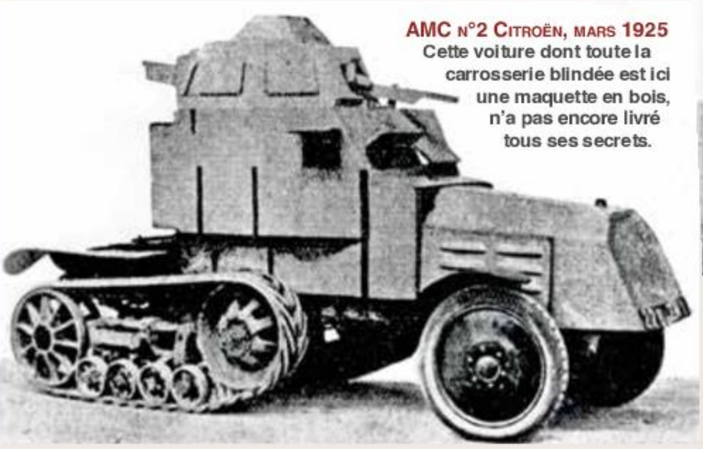


Automitrailleuse Citroën 10 CV P4 T du 8e EAMC, 1929
La voiture canon 11179 est l'une des voitures présentant, outre le spectaculaire insigne d'Alfred le Pingouin, un large cerclage de la roue avant, que nous avons supposé bleu ciel. Cette livrée impeccable est celle du défilé du 14 juillet 1929. Détail notable, toutes les P4 T livrées à l'armée du Levant dont nous avons pu retrouver des photographies, VLTT comprises, possèdent les roues à jante démontable.

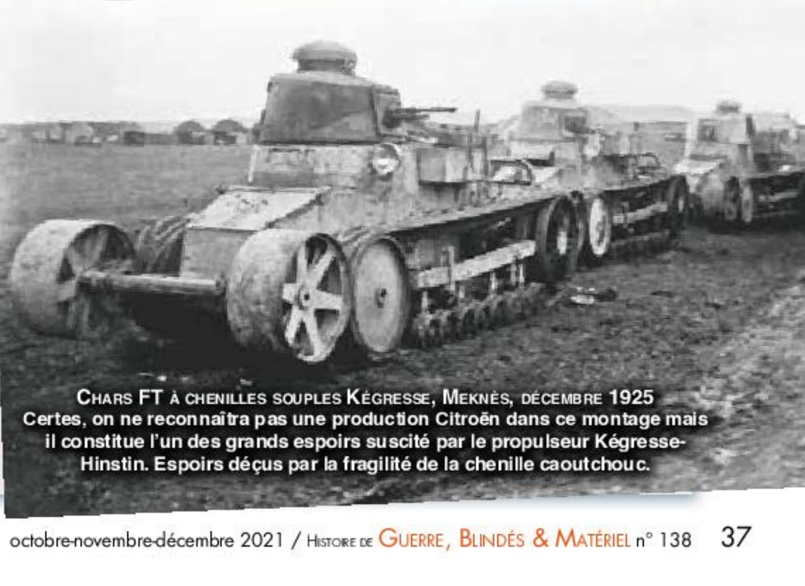
Voiture de commandement Citroën P7 T du 8e EAMC, 1929
La réalisation plus tardive de la 16685, voiture spéciale du capitaine, a permis à Citroën de lui donner le nouveau propulseur P7T. Ses principaux composants sont les mêmes que ceux du P4T mais il est suspendu grâce à un long ressort à lames et, élément le plus visible, il est monté dans le « bon sens », poulie motrice à l'avant et relevée, assurant ainsi une meilleure prise au sol. Sur le toit figurent deux supports de tir contre avions.

Profils d'Éric Schwartz
sur notices de François Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle **1/35**

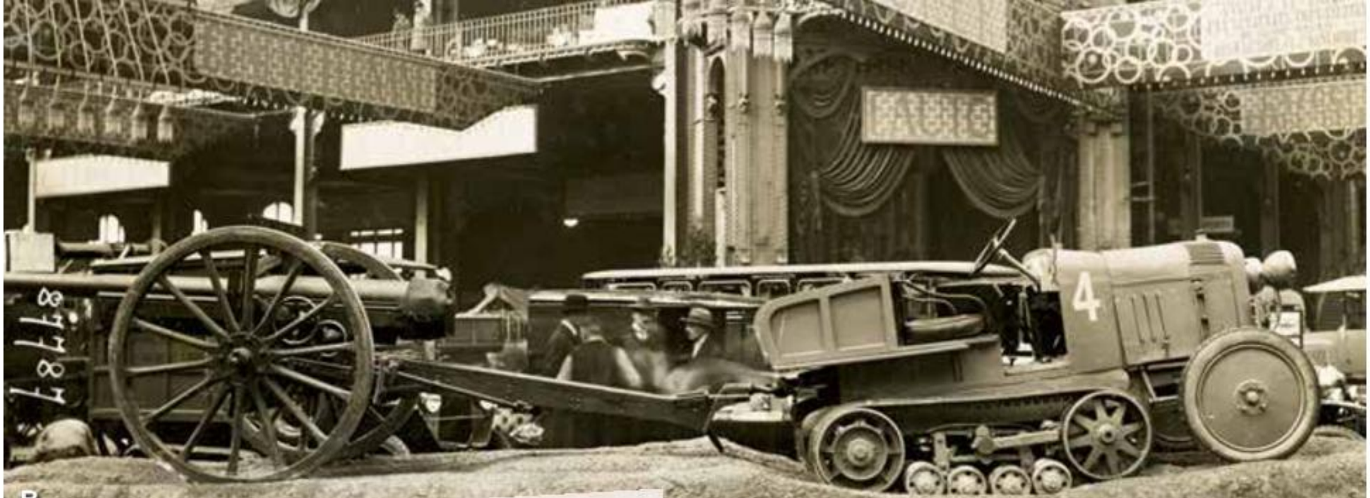


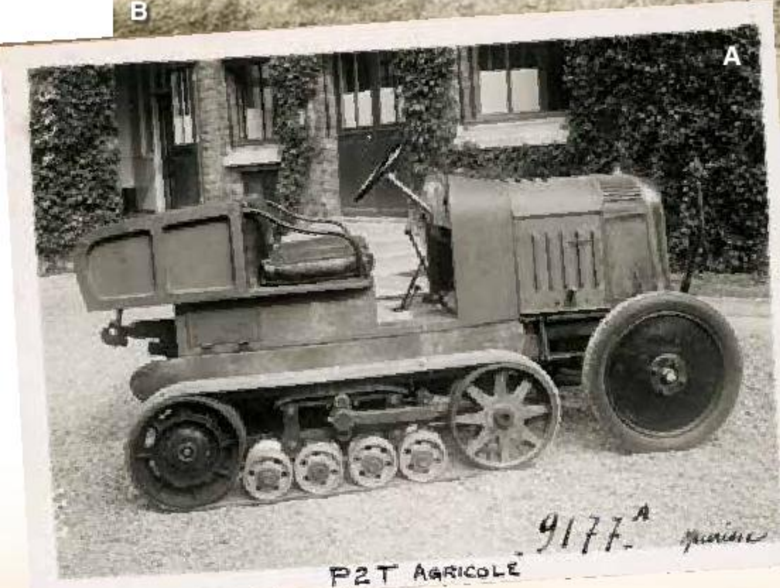


AMC n°2 Citroën, mars 1925
Cette voiture dont toute la carrosserie blindée est ici une maquette en bois, n'a pas encore livré tous ses secrets.

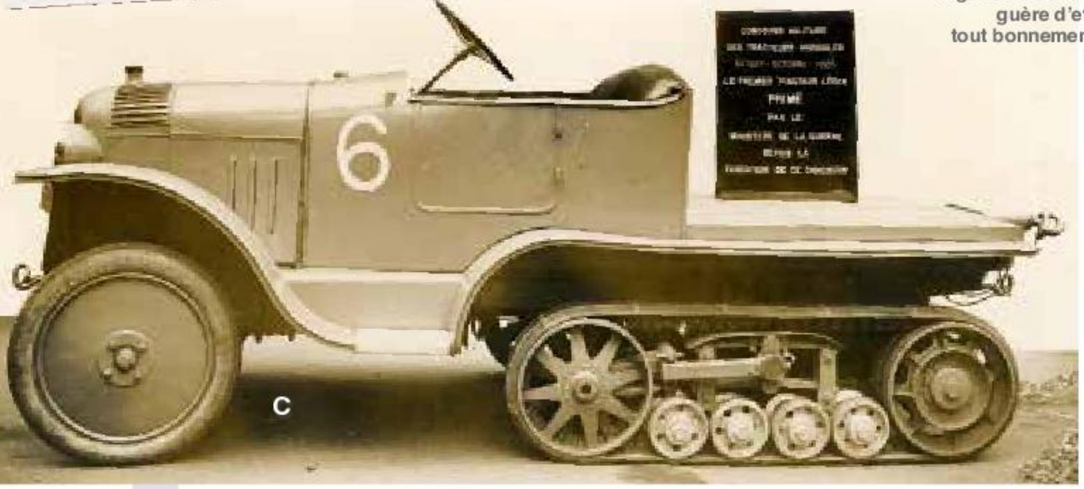


Chars FT à chenilles souples Kégresse, Meknès, décembre 1925
Certes, on ne reconnaîtra pas une production Citroën dans ce montage mais il constitue l'un des grands espoirs suscité par le propulseur Kégresse-Hinstin. Espoirs déçus par la fragilité de la chenille caoutchouc.





Au **Salon de l'Automobile** tenu, pour les véhicules industriels, du 24 octobre au 2 novembre 1923 au Grand-Palais, Citroën présente plusieurs autochenilles dont une purement militaire — un exemplaire de la voiture sanitaire tous terrains — mais aussi un petit tracteur à empattement très court et grand «*4*» blanc peint sur l'auvent *(ci-dessus)*, installé en pleine action sur une portion de terrain varié, traînant un canon de 75. Cette exposition entend montrer au grand public une application militaire qui se révélera fructueuse quatre ans plus tard. Mais il s'agit aussi — et surtout — pour Citroën de séduire un public d'agriculteurs désireux de se lancer dans la motorisation. En effet, les autochenilles de Javel viennent tout juste de participer au concours de Satory, où elles seront primées : les acheteurs recevront une prime de l'État totalisant 6600 francs (3000 F à l'achat, suivies de trois primes annuelles d'entretien de 1 200 F chacune). Cette mesure a pour but de favoriser le développement de la motoculture tout en assurant au ministère de la Guerre, en cas de mobilisation, une réserve de machines susceptibles d'être employées comme tracteurs d'artillerie légère. En outre, une surprime de 1 000 francs sera allouée aux tracteurs susceptibles de faire 15 km/h de moyenne sur route, ce qui est le cas du tracteur Citroën-Kégresse, au contraire de ses concurrents à chenilles rigides. Pourtant, cette batterie de mesures ne produira guère d'effets pour le modèle de Javel. C'est que, tout bonnement, il n'y a quasiment pas de clients pour les autochenilles parmi les agriculteurs.



L'**autochenille agricole**, en ordre chronologique :

A - Le **P2T** en septembre 1923. Empattement très court (1,485 m) et ventilation accrue grâce à huit ouïes de capot supplémentaires.

B - Le **P2T** «*4*» au Salon de 1923 ; capot standard et tablettes latérales.

C - Le **tracteur-porteur** «*6*» est quant à lui un pur **P1T** à empattement de 2,15 m. Comme le précédent, il est primé, *(Coll. F. Vauvillier)*

LE MYSTÉRIEUX P2T

Dans les ouvrages disponibles sur les Citroën-Kégresse — aucun d'eux n'ayant approfondi la question des autochenilles militaires — le type **P2T**, lorsqu'il est évoqué, est associé à l'autochenille torpédo spéciale de la Citracit datant de 1924, basée sur le type FS (à roues) et munie d'un propulseur hors-série.

Constatons que la chronologie des types n'y trouve pas son compte et voyons plutôt les éléments certifiés d'époque que nous avons pu retrouver :

— dans le somptueux album photographique déjà évoqué, la légende «**P2T agricole** », avec la date « *septembre 1923* », est attribuée à un tracteur à empattement très court et caisse arrière en bois *(photo **A**)*, quasiment identique à celui qui sera exposé quelques semaines plus tard au Salon de l'Automobile de fin octobre 1923, attelé à un canon de 75 et portant sur son auvent le grand chiffre blanc «*4*» *(photo **B**)*.

— le même album contient aussi, sans date ni légende ajoutée, mais postérieure à octobre 1923, la photo du tracteur «*6*» qui, quant à lui, est un **P1T** (alias **K1**) standard. Il est présenté comme le tracteur léger primé du **concours de Satory** tenu en octobre 1923 ;

— hélas les archives de ce concours n'ont pas pu être consultées avant la parution. Mais dans son *Histoire de l'armée motorisée*, Duvignac indique laconiquement « *Dans les concours suivants* [après celui de 1921] *furent retenus les tracteurs légers Citroën-Kégresse K1, P4T, P7T et P7bis...* » [13]

– enfin, le type **P2T** est présent dans le précieux *Catalogue Guerre*, mais pas là où on l'aurait attendu. Il est classé en catégorie «*camionnettes tous terrains* », la mention «*500 kg bâchée* », la date «*1922*» et un empattement de «*2,12 m* » (coquille pour 2,15 m ?).

Que faut-il comprendre ?

En réalité, Citroën a participé au concours d'octobre 1923 avec quatre tracteurs semi-chenillés 10 CV dont deux en qualité de « *tracteurs courts* » (les «*3*» et «*4*», type P2T agricole) et deux comme « *tracteurs-porteurs* » à empattement normal (les «*5*» et «*6*», type K1/P1T). Les deux modèles sont primés.

En croisant nos ressources avec les rares catalogues civils destinés à la clientèle potentielle des agriculteurs, l'on constate aussi que les deux types figurent sur les photographies. Mais leur emploi effectif en agriculture restera ténu, l'autochenille n'étant pas, loin de là, le tracteur le mieux adapté à ce secteur.

Note

[13] Peut-être au concours de 1926 pour les **P4T** et **P7T**. Au concours de mars-avril 1927 pour le **P7*bis***, modèle à chenille métallo-caoutchouc qui sera traité dans GBM 139.

LE P4T, NOUVEAU MODÈLE PRIMÉ

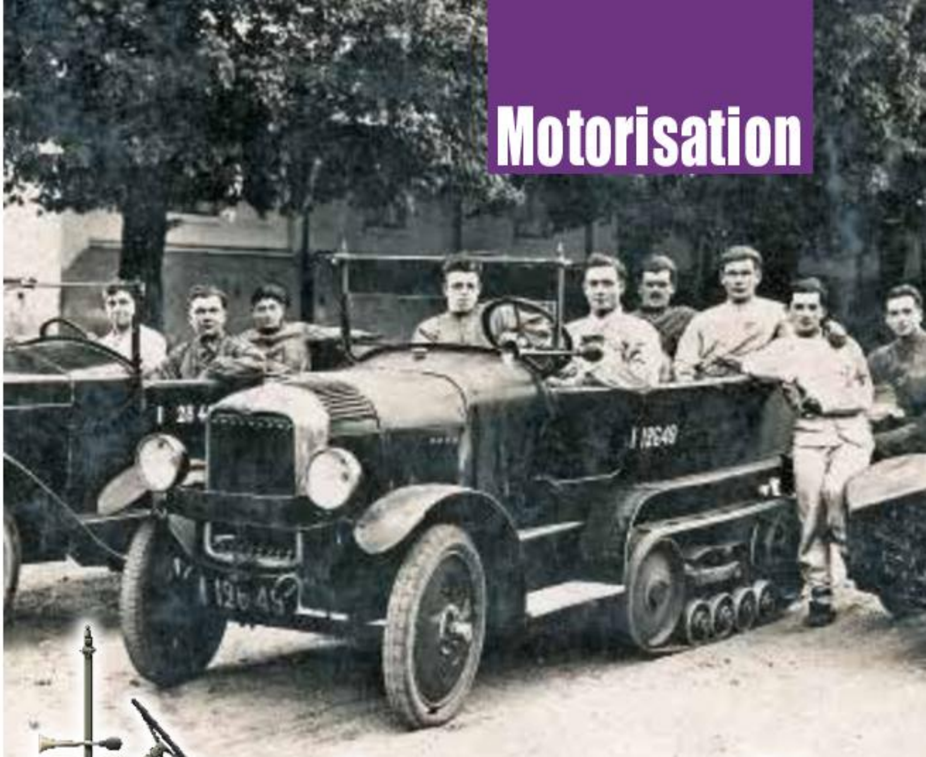
Présenté aux Mines en novembre 1924, le type **P4T** se présente comme une simple amélioration du P1T. Les galets d'aluminium sont désormais à rais plutôt qu'à trous, la poulie motrice est plus solidement constituée et la poulie de tension est pleine — on évite ainsi les ruptures qui s'étaient révélées fréquentes lors des épreuves militaires des premières années.

Dans le *Catalogue Guerre* de 1930, le châssis **P4T** figure, avec la date « *1926* », dans deux caté-

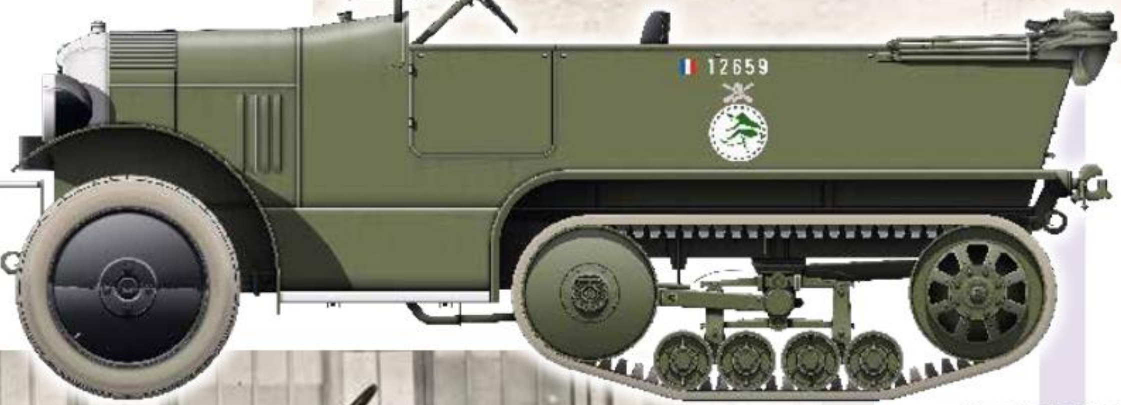
IMMATRICULATIONS DES P4T RETROUVÉES À CE JOUR

4 660 ⚓	*1 ex. mini.*	Plateau
... 11 168 à 11 182 ...	16 ex.	Automitrailleuses
... 12 647 à 12 664 [1] ...	*18 ex. mini.*	Cttes / VLTT
... 43 901 ⚓ ...	*1 ex. mini*	Tract. d'hydravion

[1] Les **12 648** et **12 658** (cette dernière au 8e EAMC en 1928) sont notées VTO (sans précision TT).

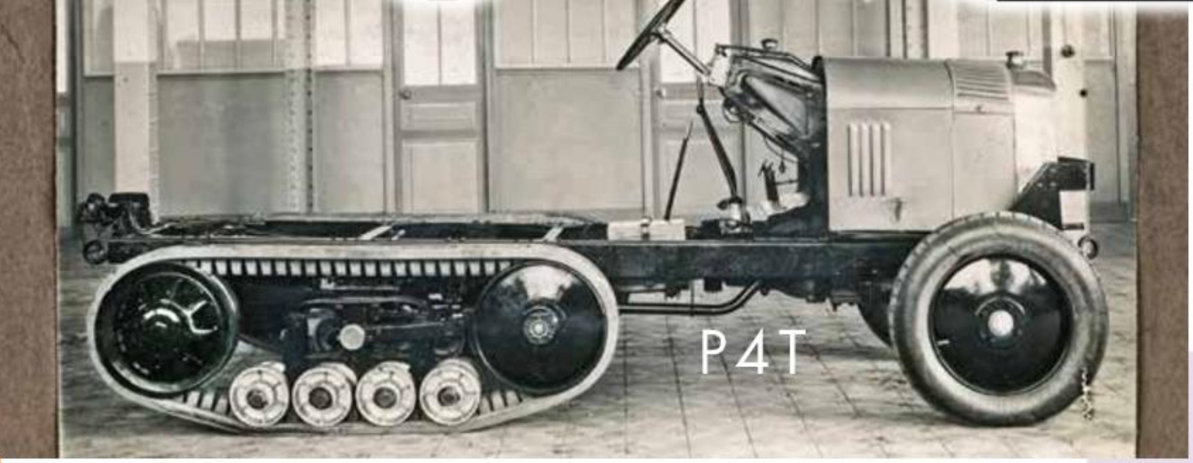


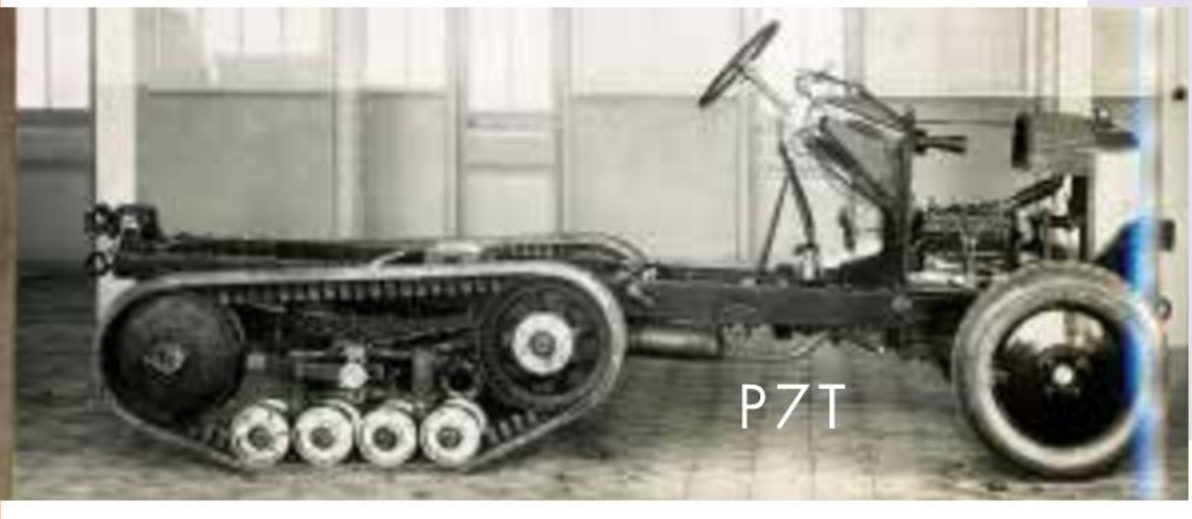
Vu en juillet 1930 à Oberhoffen, la **P4T** 12 649 du 507e RCC met en évidence son radiateur à éléments amovibles et sa lame de protection de radiateur.
(Coll. Alain Alvarez)



« CAMIONNETTE TOUS TERRAINS » P4T D'UN RCC, VERS 1930
Non précisément identifiée, la décoration de la voiture 12659 est tirée d'une photographie d'époque, comme le sont sytématiquement les sujets de nos profils.

Profil de Laurent Lecocq sur notice de F. Vauvillier © LL-FV 2021 - Éch. **1/25**





Ces deux belles photographies d'usine permettent de visualiser les DIFFÉRENCES DE PRINCIPE entre le type P4T et le type P7T. Les propulseurs eux-mêmes sont semblables et composés d'éléments identiques mais celui du type P7T est monté, pour la première fois, avec la poulie d'entraînement à l'avant. Cette nouveauté est rendue possible par la réduction drastique de la longueur de l'arbre de transmisssion. L'autre différence, essentielle mais moins visible, est la présence sur le P7T d'un fort ressort à lames assurant la suspension de l'essieu autour duquel ocscille le propulseur. Sans lien direct avec ces modifications, l'empattement du P7T a été augmenté de 20 cm.
(Coll. F. Vauvillier)

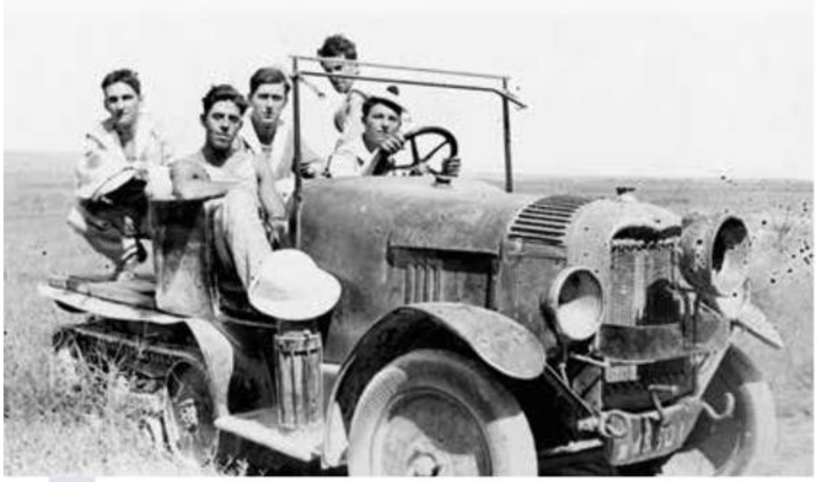
gories. Celle, explicitée précédemment, des « *camionnettes tous terrains* » et celle des « *tracteurs tous terrains* » avec l'indication complémentaire « *Tracteurs à chenilles souples et à roues directrices. Modèle primé* ».

LE P7T ET L'ENTRAÎNEMENT POSITIF

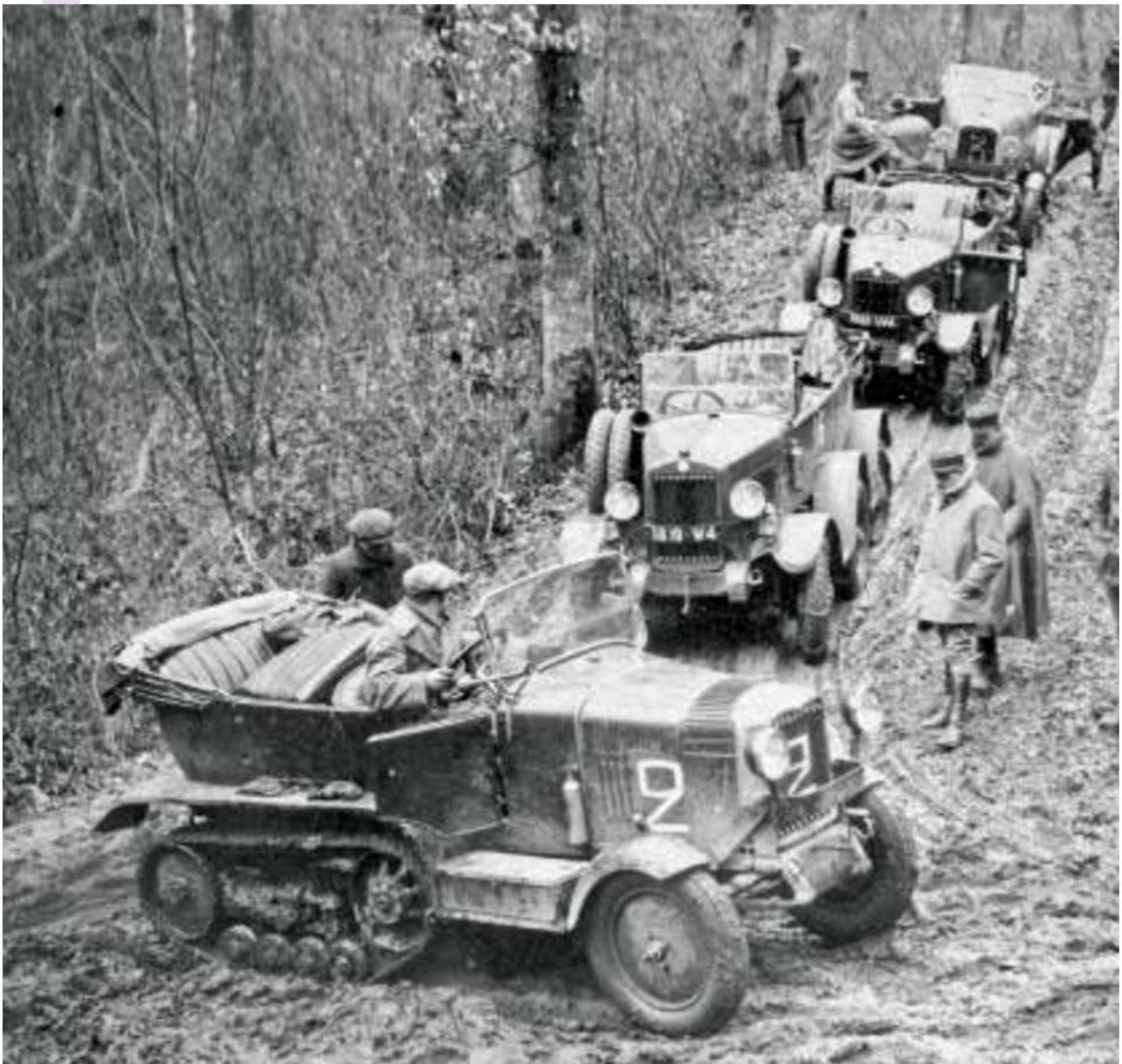
Du 6 au 25 février 1925, le **concours militaire des voitures tous terrains** voit s'affronter à Satory quatre Citroën-Kégresse à propulseur **P7T**, quatre Delahaye-Kégresse, quatre six-roues Renault MH et deux six-roues Berliet VPB. Citroën engage deux types différents selon qu'ils répondent au programme du **type L** (**liaison**, quatre places, charge utile 400 kg, voitures numéros **1** et **2**) ou du **type R** (**reconnaissance**, six places dont deux sur strapontins, charge utile 700 kg, voitures numéros **3** et **4**). Bien des détails de construction les distinguent mais toutes deux présentent un radiateur plat à neuf (type L *ci-dessous*) ou dix (type R) éléments amovibles.

Les Citroën-Kégresse du concours de 1925 se distinguent aussi des types précédents P1T et P4T par leur propulseur à entraînement positif (➠ *détails en légende de la page précédente*).

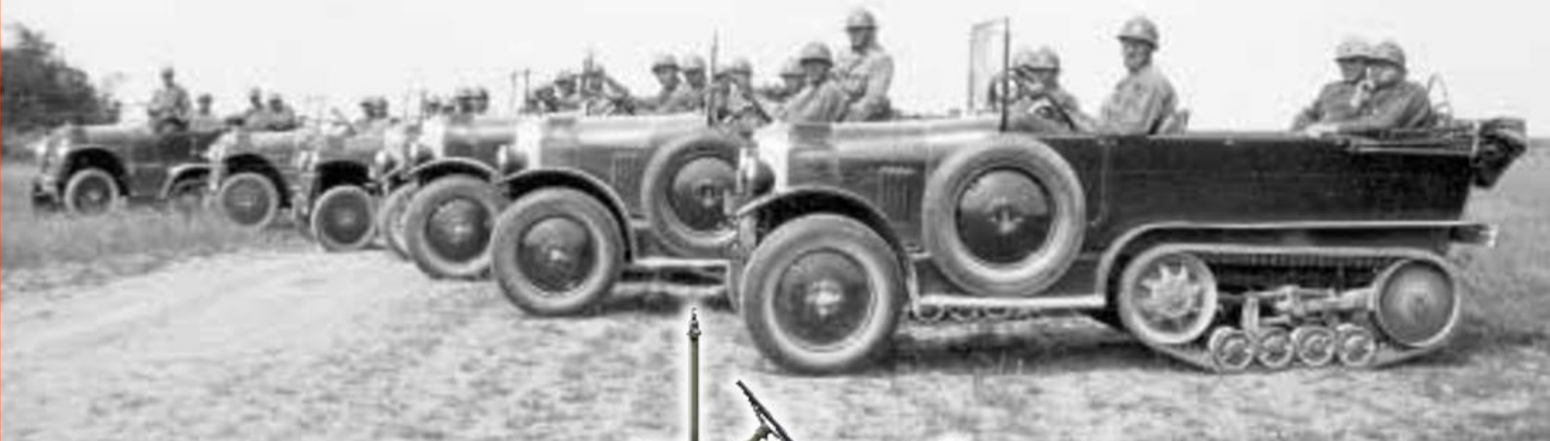
Du concours de 1925 ne sortira pas grand



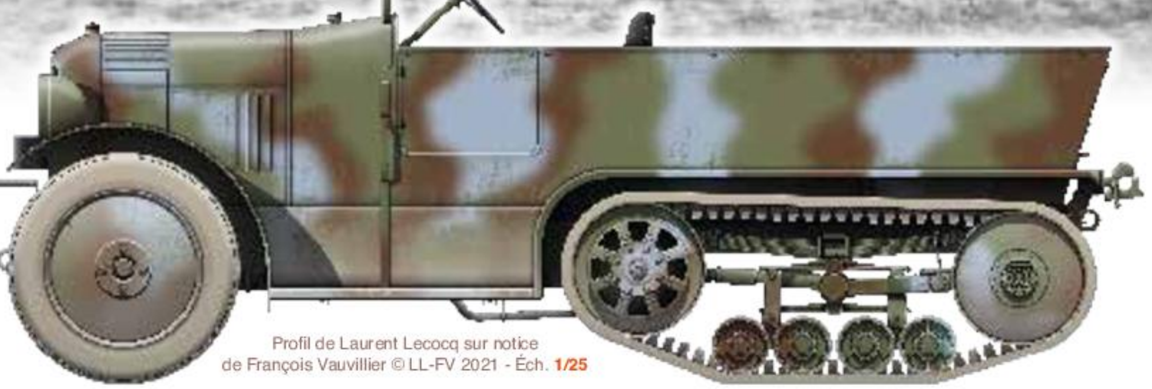
Vus vers 1939, nos marins s'amusent à bord du **TRACTEUR LÉGER P4T** 🇫🇷 **4660⚓** **DE L'AÉRONAUTIQUE NAVALE** qui ne semble pas avoir roulé depuis belle lurette et dont les phares sont vides. Le cliché n'en est pas moins intéressant : il illustre la carrosserie plateau qui, dans la marine, est couramment utilisée, au contraire des aviateurs « terriens ». *(Coll. Alain Alvarez)*



Les Citroën-Kégresse participant au **CONCOURS MILITAIRE DES VOITURES TOUS TERRAINS** de février 1925 sont distinctes du type qui sera finalement commandé en série. Notamment, l'agencement de leur châssis et du garde-crotte présentent des différences notables. Et, détail frappant, les ailes tournent avec les roues. L'on voit aussi que les carrosseries sont à présent de véritables tordédos avec banquette fixe et portière pour les passagers arrière. Masqué sous sa gangue de boue, le propulseur **P7T** est quant à lui du type standard. *(Coll. F. Vauvillier)*



Cet alignement de sept VLTT dans une unité, de cavalerie semble-t-il, présente un échantillonnage de la première génération : au premier plan, trois **P7T** avec leur roue de secours. À peine visible, la quatrième voiture pourrait être une **P4T** dotée de la roue à jante amovible type des voitures du Levant. Les trois dernières sont des **P1T** aisément reconnaissables. *(Coll. Alain Alvarez)*



Profil de Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier © LL-FV 2021 - Éch. **1/25**

Tracteur léger d'aérodrome P7T, armée de l'air 1939-1940

Réalisé d'après une photographie d'époque, notre profil présente une livrée typique des forces aériennes en campagne (➠ *GBM 128 page 45*). La capote a été démontée, de même que la roue de secours dont seule la fixation demeure visible.

chose. Berliet en tirera un argument publicitaire et une toute petite commande de série, mais rien de vraiment nouveau pour Citroën, le sort final des quatre voitures engagées restant inconnu.

Et, sous la désignation **P7T**, c'est bien une simple version à **entraînement positif** de la P4T qui va entrer sous les drapeaux avec, dans le *Catalogue Guerre*, la même date «*1926*», la même mention «*Modèle primé*» dans la catégorie «*Tracteurs*» mais la précision «*six places*» pour la version « *Liaison tous terrains* », du fait de l'empattement accru de 20 cm de la P7T (➠ *tableau ci-contre)*.

Immatriculations des P7T retrouvées à ce jour

	16 685			1 ex.	V. blindée Levant
…	70 352	à	70 376 …	*25 ex. mini.*	Cttes / VLTT
…	70 382	à	70 409 [1] …	*28 ex. mini.*	Cttes / VLTT **Air**

[1]. Le tracteur **70405** est désigné « *break* » sur un état de situation.

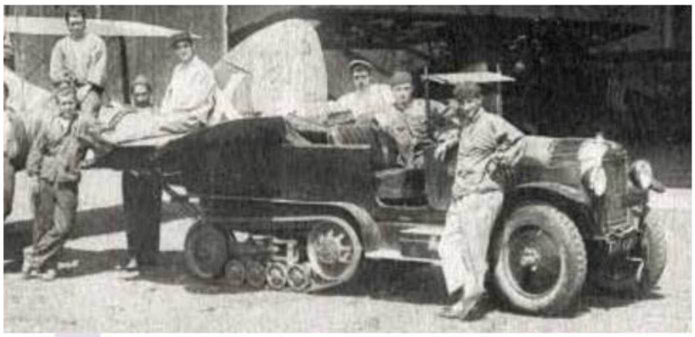
NB. Ces deux tranches n'en forment qu'une. La séparation en deux lignes vise seulement à distinguer les destinataires.

Caractéristiques des Citroën-Kégresse de première génération

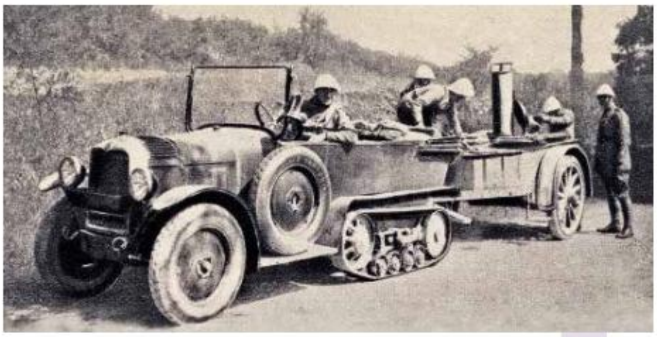
(d'après, pour l'essentiel, le *Catalogue des véhicules en service dans l'armée* du 1er janvier 1930)

	P1T	P4T	P7T
Moteur :	Citroën B, 4 cylindres 68 x 100 mm de 1 452 cm^3		
Régime :	1 600 à 2 000 tr/mn	1 800 à 2 000 tr/mn	1 800 à 2 000 tr/mn
Puissance nominale (fiscale) :	10 CV	9 CV	9 CV
Puissance au frein :	20 chevaux	18 chevaux	18 chevaux
Boîte de vitesses :	2 x (3 + AR)	2 x (3 + AR)	2 x (3 + AR)
Vitesse instantanée sur route :	29 km/h	29,8 km/h	31,6 km/h [3]
Carburant transporté :	25 litres	40 litres	40 litres
Consommation aux 100 km :	.... litres	16 l sur route, 20 à 30 l en tous terrains	
Poids à vide :	608 kg *(châssis nu)*	1135 kg *(carrossé)*	1170 kg *(carrossé)*
Personnel transporté (VLTT) :	4 places	4 places	6 places
Voie :	1,23 m	1,19 m	1,19 m
Empattement :	1,90 m [1]	2,15 m	2,35 m
Largeur de la chenille :	150 mm	150 mm	150 mm
Pneumatiques :	710 x 90 [2]	730 x 130	765 x 105

1. Ou 2,15 m (présumé) pour la version voiture sanitaire.
2. Ou 730 x 130.
3. Version avec prise directe en troisième. Sinon, avec prise directe en seconde, vitesse comme le P4T.

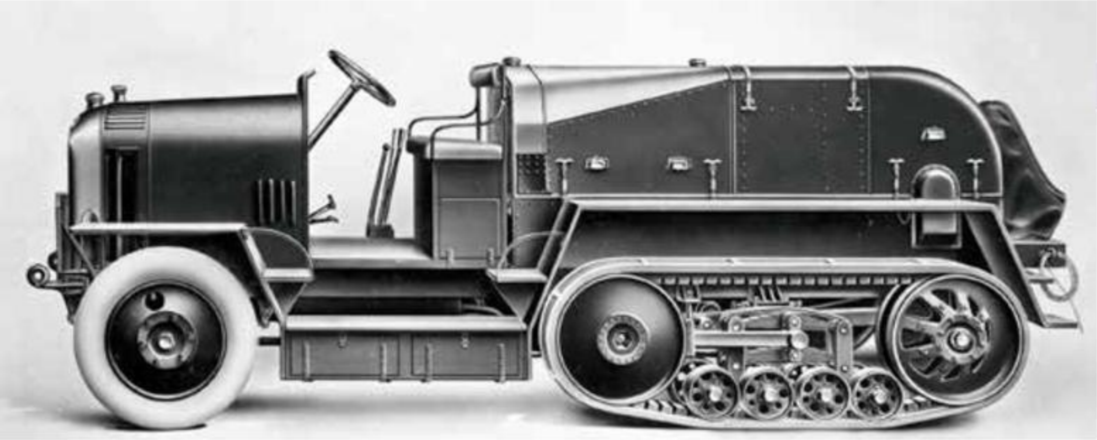


Dans l'**aéronautique militaire** (puis armée de l'air), les tracteurs d'aérodrome ont la carrosserie « camionnette » à banquette amovible, ce qui donne à ces véhicules un caractère plus polyvalent. Ici la **P7T** **7040..** dans son rôle premier sur la base aérienne de Châteauroux, vers 1930. *(Carte postale d'époque)*

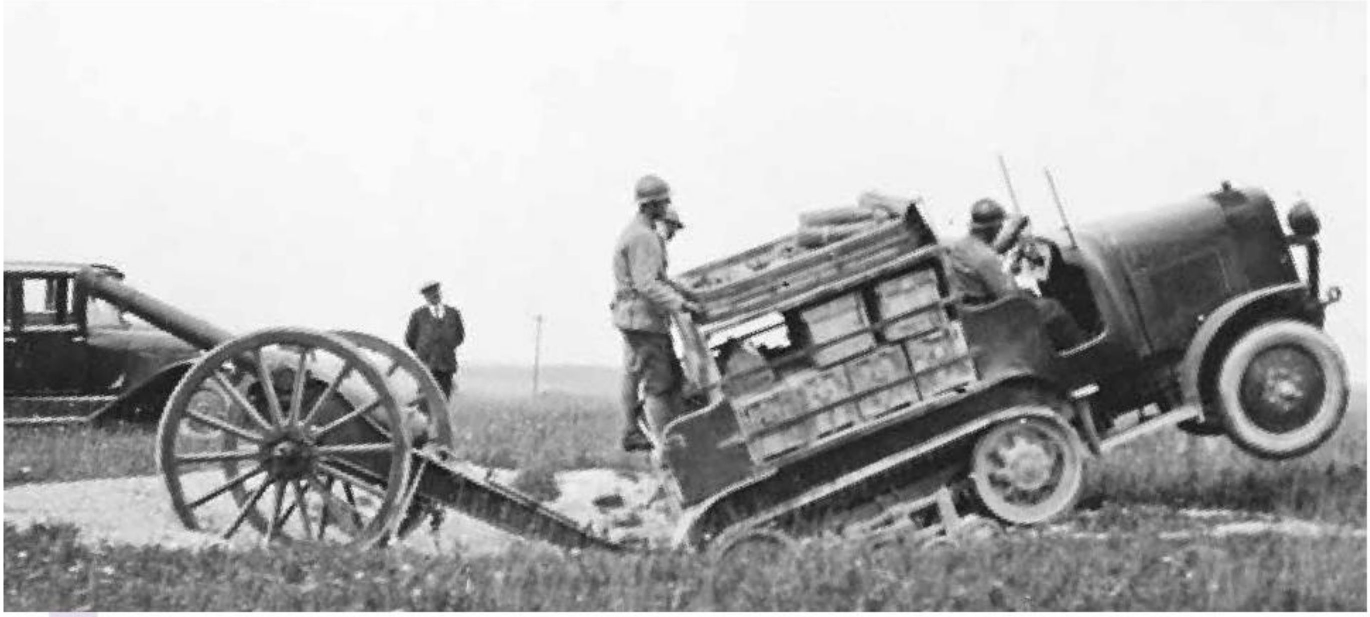


Aux grandes manœuvres de 1930, cette **P7T** tient un rôle inhabituel, la **traction d'une cuisine roulante-remorque** modèle 1916. De qualité plutôt médiocre, cette coupure de presse a cependant le mérite de mettre en évidence le radiateur plat caractérisant les types P4T et P7T. *(DR)*

LES CITROËN-KÉGRESSE DE PREMIÈRE GÉNÉRATION



Magnifiquement retouchée au point de lui donner l'aspect d'un dessin technique, cette photographie représente un TREUIL CAQUOT de 1927 sur châssis Citroën-Kégresse 15CV P4T *(désignation de notre fait, faute de mieux).* **Ce véhicule n'est pas répertorié parmi ceux de l'aérostation militaire française et l'on ignore s'il a connu la moindre vente à l'export. Mais les treuils Caquot de ce modèle ont été mis en service en France, sur châssis Latil.** *(Coll. François Vauvillier)*



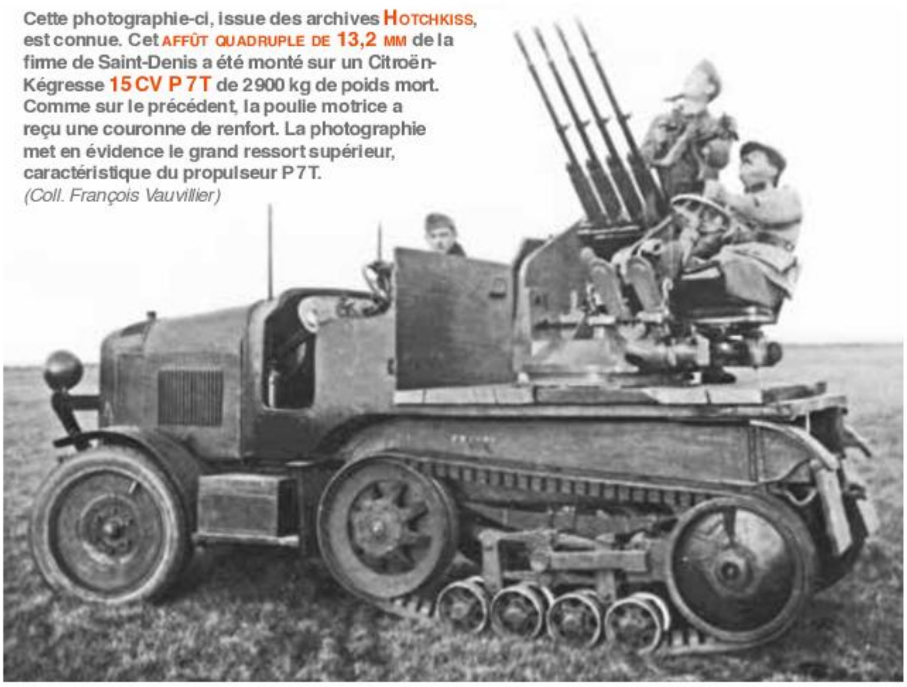
UN TRACTEUR INÉDIT. En 1925, le ministère de la Guerre organise un CONCOURS DE TRACTEURS D'ARTILLERIE LÉGÈRE auquel participent cinq constructeurs. Nous savons très de choses sur ce concours, si ce n'est qu'il s'est déroulé du 18 juin au 13 juillet 1925, avec cinq véhicules en lice : un Renault à quatre roues motrices (non identifié, éliminé), un Latil TL et pas moins de trois tracteurs à propulseurs Kégresse : un Somua, un Chenard & Walcker et le Citroën que nous voyons ci-dessus, au camp de Mailly, un an plus tard au cours d'autres épreuves. Le canon est un 90 DE BANGE pesant 1210 kg et le tracteur, acheté par l'armée, a reçu l'immatriculation 🇫🇷 17 246. Il s'agit cette fois d'un châssis 15 CV P7T à entraînement positif. *(Coll. François Vauvillier)*

LES TYPES À MOTEUR MORS 15 CV

Lorsqu'il lance ses autochenilles, Citroën n'a sous la main que le petit moteur 10 CV de sa voiture de tourisme. En 1924, afin de monter en puissance, il puise dans les ressources de la société Mors — qu'il dirige toujours — mais, au lieu de choisir un moteur sur étagère, il le fait adapter (par réduction de l'alésage, notamment) afin d'en obtenir les perfomance escomptées : ce sera un **Mors 15 CV** (4 cylindres 80 x 140 mm de 2815 cm^3), destiné à mouvoir les plus gros véhicules projetés pour la Citracit, eux-mêmes dotés d'un propulseur Kégresse spécifique, désigné **P6**. Finalement, ce propulseur reste à l'état de prototypes et la poignée d'autochenilles effectivement sortie avec le moteur Mors 15 CV sera équipée, soit en P4T, soit en P7T, pour une production restée anecdotique.

Aucune autochenille à moteur Mors 15 CV ne figure dans le *Catalogue Guerre* de 1930.

(à suivre, avec l'ère de la chenille métallo-caoutchouc)



Cette photographie-ci, issue des archives HOTCHKISS, est connue. Cet AFFÛT QUADRUPLE DE 13,2 MM de la firme de Saint-Denis a été monté sur un Citroën-Kégresse 15 CV P7T de 2900 kg de poids mort. Comme sur le précédent, la poulie motrice a reçu une couronne de renfort. La photographie met en évidence le grand ressort supérieur, caractéristique du propulseur P7T. *(Coll. François Vauvillier)*

PREMIÈRE PARTIE
1930-1935

Gamelin ET LA MÉCANISATION DE L'ARMÉE

Christophe **Aknouche**
Iconographie de François **Vauvillier**

En titre.
De retour du Levant, le général Gamelin reçoit le commandement de la 20e RM où nous le voyons à cheval, le 20 août 1929. À ce moment, le char léger FT constitue la quasi-totalité du parc de chars de l'armée française.
(Coll. FV)

Son nom irrémédiablement gravé dans le souvenir du désastre de 1940, le général Maurice Gamelin joue les premiers rôles dans la préparation de campagne de 1940, en particulier dans le domaine crucial de la mécanisation de l'armée de terre. Mais a-t-il impulsé les bonnes mesures ? A-t-il été un chef lucide tourné vers la modernité ou un doctrinaire myope, englué dans une vision rétrograde ?

Complexe, le personnage du général Gamelin a peu suscité l'intérêt des historiens français, sinon pour montrer du doigt, durant les trois décennies de l'après-guerre, son apparente incompétence.

En 1975, Pierre Le Goyet livre une analyse plus mesurée dans la seule biographie publiée à ce jour, [1] ce qui lui valut d'être ostracisé par le service historique de l'armée de terre. À la fin des années soixante-dix, des historiens anglo-saxons [2] comme Robert J. Young ou Jeffery A. Gunsburg entreprennent de réviser l'image désastreuse de l'ancien généralissime, même si Robert Doughty avance que la principale faiblesse de Gamelin reste sa foi dans la bataille méthodique.[3] Plus récemment, à partir des années quatre-vingt-dix, Douglas Porch réfute la réputation de faiblesse de Gamelin, Martin Alexander met en évidence les facteurs qui handicapent la mise en œuvre de sa stratégie, Ernest May insiste sur l'inefficacité récurrente du renseignement militaire altérant ses analyses stratégiques et Julian Jackson souligne son rôle moteur dans la dynamique du réarmement.

Alors qu'au gré du hasard du calendrier éditorial, va paraître dans les prochaines semaines un ouvrage de Max Schiavon sur Gamelin, [4] tentons, en avance de phase, d'y voir plus clair sur cet aspect de la pensée du chef militaire ayant tenu un rôle prééminent sur l'ensemble de la troisième décennie du XXe siècle.

En 1930, Maurice Gamelin est sous-chef d'état-major de l'armée avant d'être promu chef d'état-major général l'année suivante, secondant le général Weygand, vice-président du conseil supérieur

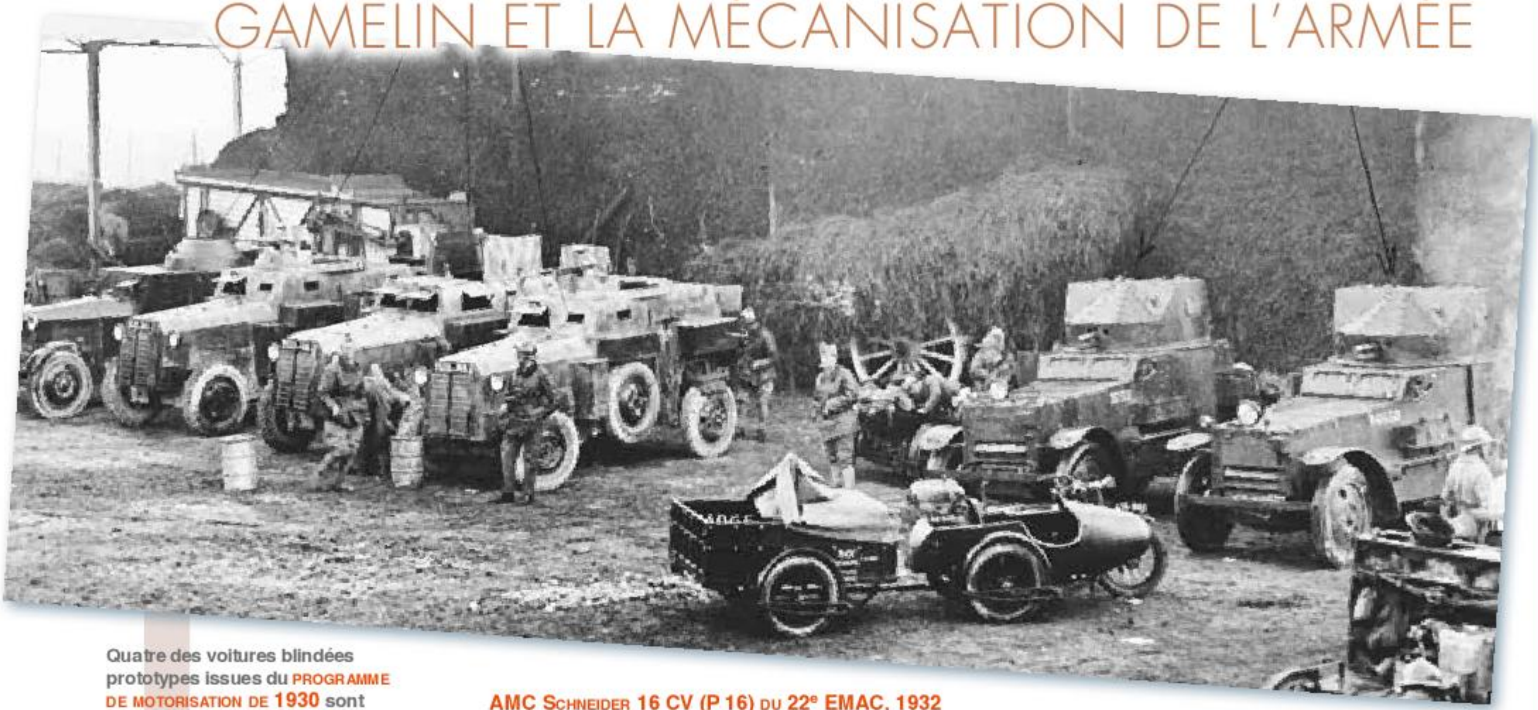
Notes

[1] P. Le Goyet, *Le mystère Gamelin,* Presses de la Cité,1975.

[2] ➠ *page 50* pour les auteurs cités et leurs écrits.

[3] Ce concept tactique hérité des batailles de 1917-1918, prescrit l'offensive limitée par bonds successifs et appuyée par l'ensemble des feux disponibles. S'agissant des chars, leur progression s'effectue par vagues d'assaut échelonnées, au rythme cadencé des unités d'infanterie, sous un commandement centralisé laissant peu de part à l'initiative des subordonnés.

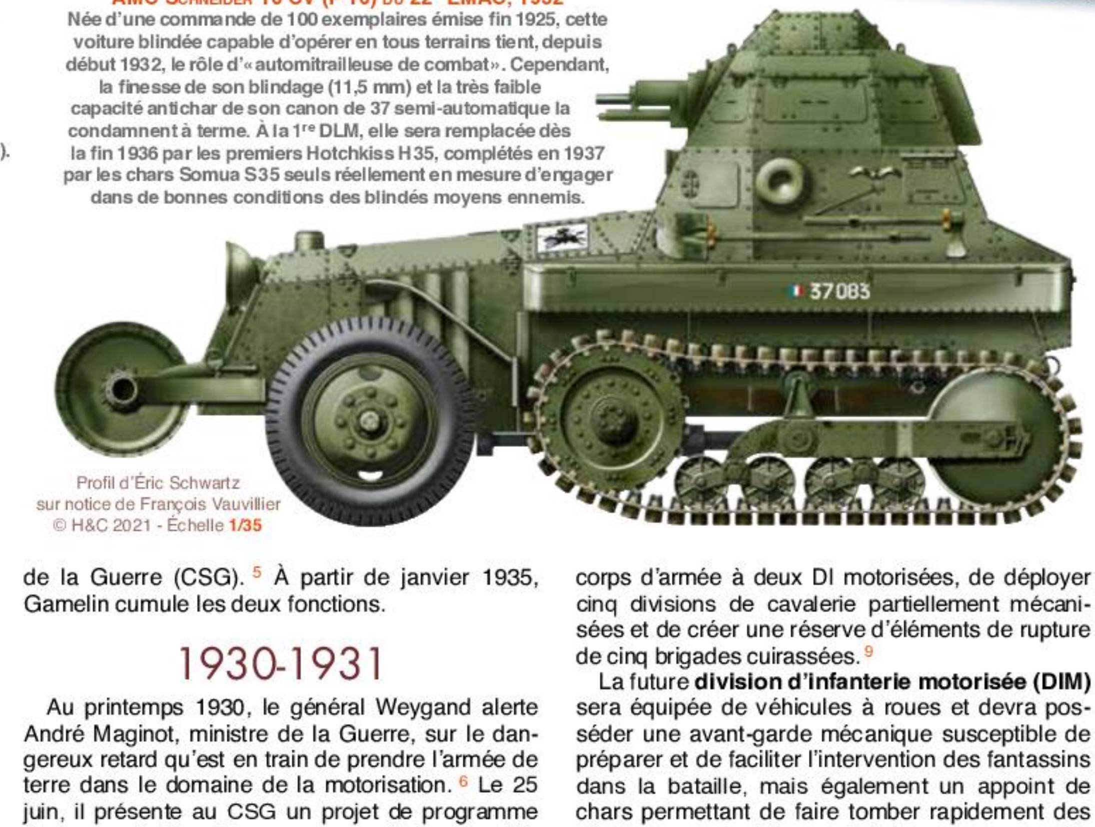
[4] ➠ entretien page 12. Le présent article, remis à la Rédaction en janvier 2021, a été rédigé tout à fait indépendamment des travaux de Max Schiavon. (NDLR)



Quatre des voitures blindées prototypes issues du PROGRAMME DE MOTORISATION DE 1930 sont visibles sur cette photographie prise aux manœuvres de septembre 1932. De gauche à droite, la RENAULT URL et trois BERLIET (la VUCM de commandement flanquée des deux VUCL de reconnaissance). *(Coll. Alain Alvarez)*

AMC SCHNEIDER 16 CV (P 16) DU 22e EMAC, 1932

Née d'une commande de 100 exemplaires émise fin 1925, cette voiture blindée capable d'opérer en tous terrains tient, depuis début 1932, le rôle d'« automitrailleuse de combat ». Cependant, la finesse de son blindage (11,5 mm) et la très faible capacité antichar de son canon de 37 semi-automatique la condamnent à terme. À la 1re DLM, elle sera remplacée dès la fin 1936 par les premiers Hotchkiss H35, complétés en 1937 par les chars Somua S35 seuls réellement en mesure d'engager dans de bonnes conditions des blindés moyens ennemis.



Profil d'Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© H&C 2021 - Échelle **1/35**

de la Guerre (CSG). [5] À partir de janvier 1935, Gamelin cumule les deux fonctions.

1930-1931

Au printemps 1930, le général Weygand alerte André Maginot, ministre de la Guerre, sur le dangereux retard qu'est en train de prendre l'armée de terre dans le domaine de la motorisation. [6] Le 25 juin, il présente au CSG un projet de programme de modernisation. Ce programme, élaboré en liaison avec Gamelin, vise à accroître la puissance et la mobilité des unités de l'armée de terre sur une durée de quatre ans (1931-1935). [7]

Successeur de Weygand à la tête de l'état-major général, Gamelin supervise la mise en œuvre du programme dès 1931. Sous son autorité, l'état-major de l'armée diffuse le 25 juillet 1931 une étude portant sur sa mise en application pratique. [8] Cette étude, approuvée par Weygand et qui aura la portée d'une directive, abandonne l'idée initiale d'une grande unité mécanisée ; l'état-major prévoit alors trois types d'unités mécaniques : les éléments mécaniques des divisions d'infanterie (DI) motorisées, les divisions de cavalerie et les brigades cuirassées.

Gamelin, qui n'est pas fermé aux progrès techniques, imagine une manœuvre nécessairement motorisée. En pratique, il s'agit de former quatre corps d'armée à deux DI motorisées, de déployer cinq divisions de cavalerie partiellement mécanisées et de créer une réserve d'éléments de rupture de cinq brigades cuirassées. [9]

La future **division d'infanterie motorisée (DIM)** sera équipée de véhicules à roues et devra posséder une avant-garde mécanique susceptible de préparer et de faciliter l'intervention des fantassins dans la bataille, mais également un appoint de chars permettant de faire tomber rapidement des résistances sans faire appel à des moyens supplémentaires extra-organiques.

La **division de cavalerie (DC)** est prévue pour être dotée d'automitrailleuses légères et lourdes. Elle possède une avant-garde mécanique soutenue par une artillerie légère motorisée. Ses missions demeurent la reconnaissance et le renseignement sur un front étendu, ainsi que la conservation temporaire de certains points clés du terrain. La cavalerie à cheval travaille en collaboration avec les AMC. [10] L'état-major pense que, contrairement à ces dernières, le cheval peut progresser partout. [11]

La **brigade cuirassée** est décrite comme l'élément de rupture du groupement de forces interarmes. Cette brigade doit être en mesure d'élargir la brèche dans le dispositif ennemi. On reconnaît qu'elle peut être contrée par les forces mécaniques adverses, les canons antichars et l'artillerie de campagne.

NOTES

[5] Le vice-président du CSG est le général qui prendra la fonction de généralissime en temps de guerre. Il est également inspecteur général de l'armée. Quant à lui, le chef d'état-major général commande l'armée de terre en temps de paix. Il est responsable de la préparation opérationnelle.

[6] Le concept de motorisation est à prendre ici au sens large. Il concerne à la fois la dotation en engins motorisés et la mise en œuvre des véhicules blindés dans les unités, tant classiques que mécaniques.

[7] 800 millions de francs seront débloqués par André Maginot couvrant l'annuité 1931. Malheureusement, les budgets ne suivront pas pour les années suivantes.

[8] *Étude de principe sur la constitution d'un ensemble des forces motorisées* du 25 juillet 1931, rédigée par le capitaine Noiret, 3e bureau, EMA (bureau opérations-instruction chargé des directives de préparation opérationnelle et de la conduite des opérations).

[9] À ce stade, il n'est pas question d'action d'ensemble autonome des chars, même si l'emploi des chars en masse, dans le cadre d'une action d'ensemble, peut être ponctuellement envisagé pour rompre un secteur du front défensif.

[10] Automitrailleuses de cavalerie. La sectorisation AMC (combat), AMD (découverte), AMR (reconnaissance) interviendra à la toute fin de 1931.

[11] Il n'est pas encore question, en 1931, des divisions légères mécaniques.

Une série d'expérimentations

L'année 1931 est marquée par une série d'expérimentations du combat blindé. Lors de l'inspection de la 20e région militaire, le général Delalain, commandant la 2e brigade de chars, [12] remet ses conclusions sur l'emploi des nouveaux chars D 1 et B 1. [13] Les progrès techniques des appareils permettent au commandement d'envisager leur utilisation dans toutes les phases de combat : la reconnaissance, l'avant-garde, la bataille, l'exploitation et la poursuite. Delalain déduit que l'emploi normal des unités de chars est en étroite coordination avec l'infanterie et l'artillerie.

Pour les missions de reconnaissance, le commandement doit disposer d'un char petit et rapide, de la catégorie des automitrailleuses de combat sur chenilles. Delalain reprend le concept de grandes unités qui pourraient être capables d'accomplir des missions de rupture en profondeur, de conquête rapide de points avancés, ou d'action rapide à grande distance. Cependant, ces grandes unités ne devraient mener que des actions temporaires, complétées par l'action des grandes unités classiques (divisions d'infanterie ou DI motorisées). Pour Delalain, une unité mécanique ne saurait agir seule. [14]

Le 4 décembre 1931, le général Gamelin adresse au ministre de la Guerre une note faisant part de ses observations d'ensemble relatives aux manœuvres de 1931. [15] Il reste convaincu que le bataillon de chars est la plus petite unité de chars qui puisse agir isolement ; il prévoit une répartition des chars entre les grandes unités en veillant à ne pas dissocier les bataillons. Il souligne l'importance des transmissions. Pour lui, les chars manœuvrent au profit de l'infanterie. En ce qui concerne la mobilité, Gamelin insiste sur l'importance du transport des chars par voie ferrée, afin de limiter l'usure du personnel et du matériel. Cette mobilité par transport ferroviaire conforte le chef d'état-major général dans le choix d'un meilleur blindage des chars de bataille, au détriment de leur mobilité tactique.

L'année achevée, le concept d'emploi des chars se trouve clivé entre les «blindés-fantassins» revendiquant la subordination à l'infanterie, la position médiane de l'inspection des chars prônant davantage d'autonomie et celle des «blindés-cavaliers» revendiquant l'autonomie complète des unités (➠ *schéma page 49*). Gamelin n'écarte aucune option.

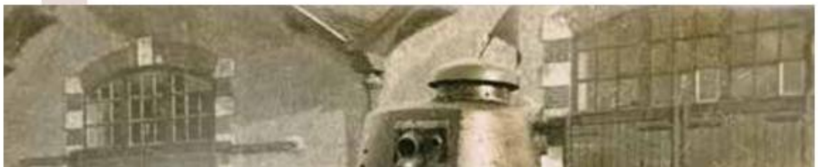
1932-1935

Les difficultés financières s'aggravant, les coupes budgétaires accentuent l'effet négatif de la loi du service militaire à un an, le tout sur fond de conférence du désarmement, socle de «l'esprit de Genève». Les élections de juin 1932 portent de nouveau au pouvoir l'union des gauches, dominée par le parti radical (Herriot, Daladier, Sarraut) ; le socialiste indépendant Paul-Boncour dirige le ministère des Affaires étrangères. La collusion de l'idéal d'une paix régulée par les instances internationales et les contraintes des finances publiques vont profondément marquer la politique française de défense jusqu'en 1935.

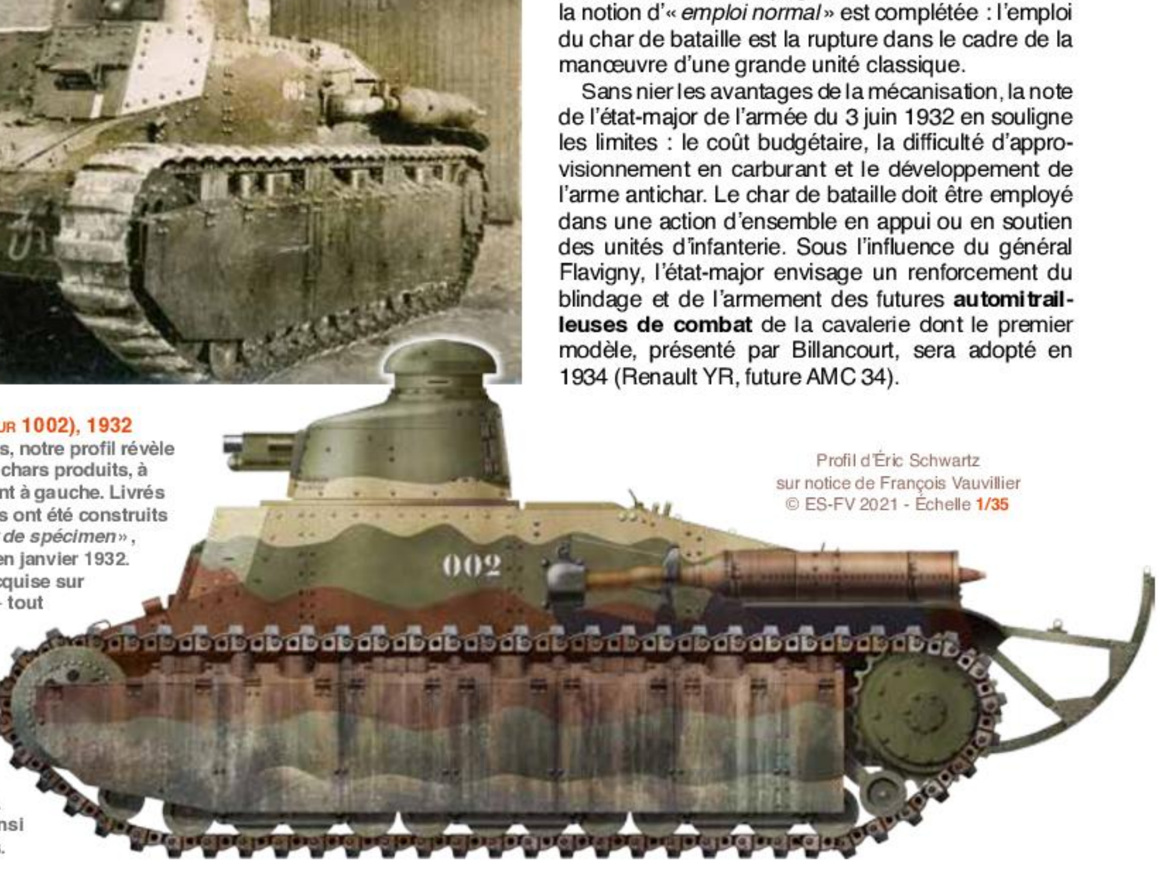
Sans nier les avantages de la mécanisation, l'EMA en souligne les limites

Une nouvelle période d'expérimentations et de réalisations s'ouvre en 1932, à la suite des enseignements tirés de l'année précédente. L'emploi normal des chars est l'accompagnement de l'infanterie mais la notion d'«*emploi normal*» est complétée : l'emploi du char de bataille est la rupture dans le cadre de la manœuvre d'une grande unité classique.

Sans nier les avantages de la mécanisation, la note de l'état-major de l'armée du 3 juin 1932 en souligne les limites : le coût budgétaire, la difficulté d'approvisionnement en carburant et le développement de l'arme antichar. Le char de bataille doit être employé dans une action d'ensemble en appui ou en soutien des unités d'infanterie. Sous l'influence du général Flavigny, l'état-major envisage un renforcement du blindage et de l'armement des futures **automitrailleuses de combat** de la cavalerie dont le premier modèle, présenté par Billancourt, sera adopté en 1934 (Renault YR, future AMC 34).



Appartenant à la catégorie des CHARS LÉGERS, le CHAR D1 est une extrapolation du FT suscitée par la direction de l'infanterie, au grand dam du général Estienne. Voici le 002 avec un congénère, tous deux encore dépourvus de leur équipement TSF.
(Coll. Alain Alvarez)



CHAR LÉGER D1 N° 002 (FUTUR 1002), 1932
Tiré de la photographie ci-dessus, notre profil révèle l'apparence des dix premiers chars produits, à moteur «18 CV» et échappement à gauche. Livrés le 30 octobre 1931, ces dix chars ont été construits «*sans aucune mise au point de spécimen*», indiquent les usines Renault en janvier 1932. De fait, c'est l'expérience acquise sur le prototype du char NC n° 1 — tout de même fort différent — qui y a suppléé. Aux manœuvres de septembre 1932, ces premiers D1 constituent l'ossature du «détachement mécanique de combat». Leur emploi défectueux sera à l'origine du rejet du concept des grandes unités cuirassées. Des années cruciales seront ainsi irrémédiablement perdues.

Profil d'Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle 1/35

NOTES

[12] Les cinq brigades existent effectivement mais uniquement sur le plan administratif, groupant deux à deux les 501e à 510e RCC, alors tous dotés du char léger FT.

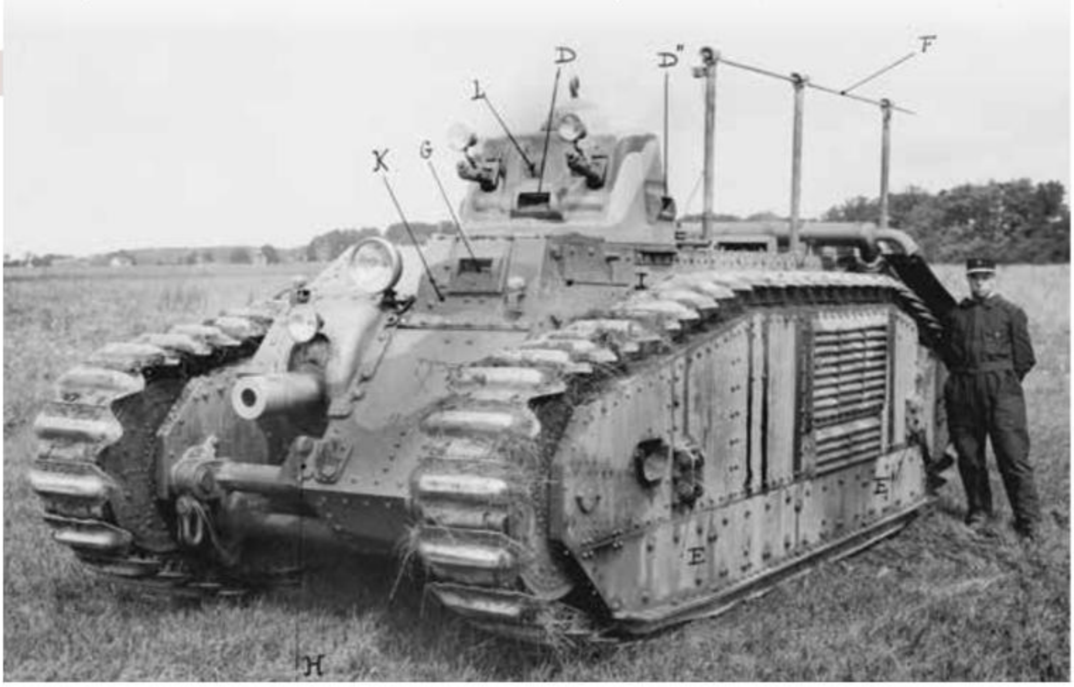
[13] Rapport du général Delalain du 20 novembre 1931, état-major de l'armée, 3e Bureau, N° 438/S (SHD).

[14] Les conclusions tactiques du général Delalain prennent du sens devant l'une des nombreuses causes de l'échec de l'offensive allemande de Koursk en juillet 1943 : le manque d'unités d'infanterie dont a souffert la Wehrmacht pour tenir le terrain et flanc-garder l'offensive massive des chars.

[15] Note sur l'Instruction n° 8139 3/11-2 du 4 décembre 1931, ministre de la Guerre, EMA. Note adressée au ministre sur son ordre, rédigée par le général Gamelin et également adressée au général Weygand.

Les expérimentations de 1932 sont malheureusement limitées en raison de l'insuffisance du nombre d'engins produits ; elles s'effectuent avec les grandes unités organiques déjà formées (divisions d'infanterie, divisions de cavalerie).[16] Les manœuvres exécutées au camp de Mailly en Champagne scellent un nouveau jalon dans l'évolution du concept d'emploi et l'élaboration de la future doctrine. Les conclusions tirées sont importantes : l'état-major abandonne l'idée des brigades cuirassées indépendantes d'une division ou d'un corps d'armée.

Gamelin témoignera après la guerre : « *Malheureusement, sous l'influence du général Dufieux,*[17] *inspecteur général de l'infanterie, il* [le général Weygand] *renonça à l'idée d'organiser des brigades blindées amorce de divisions de chars modernes. Une erreur tactique dans l'emploi du détachement mécanique de combat avait fait condamner une idée que je m'obstinais à croire juste. Le commandant de la 15e division d'infanterie avait attaqué la 2e division nord-africaine établie en lisière de bois, précédée d'un grand glacis, en engageant immédiatement en première ligne les chars D qui ne furent suivis que de très loin par l'infanterie. Dans ces conditions, tous les spectateurs avaient conclu que les chars avec un appui d'artillerie insuffisant, venant buter sur les abattis, bien défendus par des armes antichars, et pris à partie de loin par l'artillerie de la défense, auraient été détruits en grand nombre et que l'attaque, ainsi conçue, eut été vouée à un échec.*[18] *C'était exact et, aujourd'hui, à la lumière des enseignements que l'on peut tirer de la guerre, on ne saurait conclure autrement, du moment où la division sur la défensive était une troupe solide. Mais un emploi défectueux ne devait pas suffire pour condamner la conception même de l'outil. En tout cas, cette affaire*



Le **char B**, appartenant à la catégorie des **chars moyens**, se présente comme un successeur, tant des ancêtres de 1917 — canon de 75 en réduit avant — que du char léger FT — tourelle. Il fera tôt l'objet d'essais d'un équipement TSF, comme ici sur le deuxième prototype, char **102**. *(DR)*

En septembre 1932, le général **Gamelin** dirige les grandes manœuvres de l'Est. Ce cliché, diffusé dans la presse à cette occasion, est antérieur. Le général y apparaît en grande tenue bleu clair («bleu horizon»), à laquelle a succédé, courant 1930, une nouvelle grande tenue aux couleurs d'avant-guerre. *(Coll. F. Vauvillier)*

1932 : Gamelin et l'idée d'une « arme des chars »

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Maurice Gamelin écrit, dans *Servir* :[A]

« *J'eusse souhaité réaliser un pas de plus : la création d'une arme des chars, comme nous avions une infanterie, une cavalerie, une artillerie. En tant que chef d'état-major de l'armée, je l'avais prévue en 1932 dans le projet visant à réorganiser l'organisation centrale de la Guerre dont j'avais entretenu M. Piétri, pendant son court ministère de Défense nationale. Il avait, en effet, placé sous mon autorité les diverses directions, sauf celles de l'intendance, du contrôle et du contentieux qui relevaient du secrétaire général. Mais une telle organisation ne pouvait être réalisée qu'en prélevant cadres et effectifs sur l'infanterie, la cavalerie et l'artillerie. Je sentais, en outre, qu'elle rencontrait une résistance de la part du général Weygand, défenseur naturel de la cavalerie, où l'esprit de corps était évidemment une force précieuse et où nous trouvions de grandes ressources pour les formations de chars. La réforme me paraissait d'ailleurs liée, comme je l'ai dit, à la création d'une direction générale des armes. En tout cas, on ne pouvait guère y procéder qu'à l'occasion d'un nouveau plan de mobilisation. Mon projet, après la chute du ministère Tardieu, n'eut pas de suite et je cessai d'avoir sur les directions l'autorité que m'avait donnée M. Piétri.* »

En l'absence d'écrits d'époque retrouvés à ce jour, ce témoignage *a posteriori* est-il à retenir ? En faveur de cette possibilité, soulignons que le processus décrit reflète tout à fait le style de commandement de Gamelin : il lui arrive d'avoir des idées brillantes mais est incapable de les imposer ; aussi trouve-t-il des excuses pour s'exonérer de toute responsabilité.

D'autre part, l'idée de traiter les chars à part des autres armes est déjà sous-entendue dans le programme de motorisation de 1930[B] : en effet, dans la partie « *Besoins particuliers des différentes armes* », infanterie, cavalerie et chars font l'objet de paragraphes distincts.

Mais s'il est vrai que Gamelin se heurte en permanence aux directions d'armes, en particulier la direction de l'infanterie (général Dufieux), l'hostilité supposée de Weygand à la création éventuelle d'une arme des chars est probablement exagérée, Weygand ayant signé le programme de motorisation évoqué plus haut.

Il n'en demeure pas moins que jamais Weygand n'a exprimé sa volonté de créer une arme des chars autonome. Nés au sein de l'artillerie, versés à l'infanterie en juillet 1920, ils lui sont formellement rattachés par la loi sur les cadres et effectifs du 28 mars 1928. Or, celle-ci « *est bien trop récente pour que Weygand puisse s'y attaquer* […] *Au début des années trente, il* [Weygand]*juge impossible de chambouler l'organisation des armes, notamment parce que s'il demandait au CSG la création de grandes unités blindées autonomes, il serait à coup sûr mis en minorité.* »[C] ■

[A] Général Gamelin, *Servir*, tome I, *Les armée françaises de 1940*, Plon, 1946, p. 254.

[B] *Programme de motorisation dans l'armée*, EMA, bureau des opérations militaires et instruction générale de l'armée, 11 mai 1930.

[C] Max Schiavon, *Weygand*, Tallandier, 2018, pp. 191-193.

Notes

[16] Note n° 01814 3/11-2 du 29 juin 1932 pour la 1re direction, ministère de la Guerre, EMA, bureau des opérations militaires et instruction générale de l'armée, relative aux expériences d'emploi des chars modernes.

[17] Le général Dufieux est inspecteur général de l'infanterie *et des chars* ; le général inspecteur des chars lui est subordonné.

[18] Le souvenir de l'échec des chars français à Berry-au-Bac le 16 avril 1917 est encore vivace.

eut de graves conséquences au point de vue de l'orientation des esprits. »[19]

En dépit des assertions ex post de Gamelin, la conclusion du général Dufieux qui a autorité sur l'inspection de l'infanterie mais également sur l'inspection des chars, ne choque pas la majorité de ses contemporains : elle est en phase avec la stratégie globale défensive et les contraintes économiques de la France de 1932.

Cette même année, Gamelin indique envisager la création d'une « arme des chars » (➠ *encadré page 46*) mais rien n'est esquissé dans le sens d'un changement de doctrine d'emploi. Dans l'esprit du chef d'état-major général, l'emploi des unités mécaniques est invariablement l'appui des unités d'infanterie pour leur redonner une capacité offensive.[20] Sensible à l'avancée technologique que représente le char B et à ses possibilités tactiques, Gamelin n'est pas opposé à l'action des chars en masse, mais non de façon autonome.

L'armée de terre tarde cependant à se moderniser. La situation est d'une telle gravité que Weygand adresse le 9 février 1933 une lettre alarmiste au ministre de la Guerre, Édouard Daladier : « *Dans l'ensemble des économies envisagées, la défense nationale, est, à elle seule, frappée plus durement que le reste de l'État.* […] *L'armée risque donc de n'être plus qu'une façade coûteuse et trompeuse. Le pays croira être défendu et il ne le sera pas.* »[21] La lettre n'a pas d'autre effet que d'agacer le ministre.[22]

Lors des manœuvres au camp de Mailly de 1933, la cavalerie présente un **détachement mécanisé**. Le général Gamelin confie alors au général Flavigny, inspecteur de la cavalerie, qu'il voyait mal la reprise d'une guerre de mouvement dans le cadre d'une stratégie qui repose sur le concept de la ligne Maginot consommant déjà tant de ressources. N'écartant cependant aucune option, il ne s'oppose pas à la mise sur pied de la **division légère mécanique (DLM)** moins de deux ans plus tard, pas décisif dans la mécanisation de la cavalerie.[23]

Quand en 1934 le colonel de Gaulle défraie la chronique en lançant l'idée d'une armée de métier mécanique et motorisée, Gamelin est témoin de l'opposition quasi-hystérique de la gauche républicaine : « *Dans les cercles les plus influents de l'état-major, on veut l'armée à deux ans. En sus de l'armée à deux ans, on veut l'armée de métier, le corps blindé, cuirassé et motorisé, pour les expéditions de choc et de vitesse. Pourquoi cela ? À quelle conception stratégique répond cette exigence ?* » […] *Est-ce que pour ces unités mobilisées, et pour l'armée de choc et de vitesse qu'on se propose de créer, on ne prépare pas aujourd'hui comme en 1913 et 1914 ces grands plans de type napoléonien, ces grands plans de stratégie offensive ?* »[24]

En 1933, conversant avec Flavigny, Gamelin doute d'une future guerre de mouvement

Gamelin émet alors des réserves sur un instrument trop offensif remettant en cause la « bataille de couverture ». Esprit aussi prudent qu'intuitif,

---

Notes

[19] Général Gamelin, *Servir, op. cit.*, tome 2, p. 83.

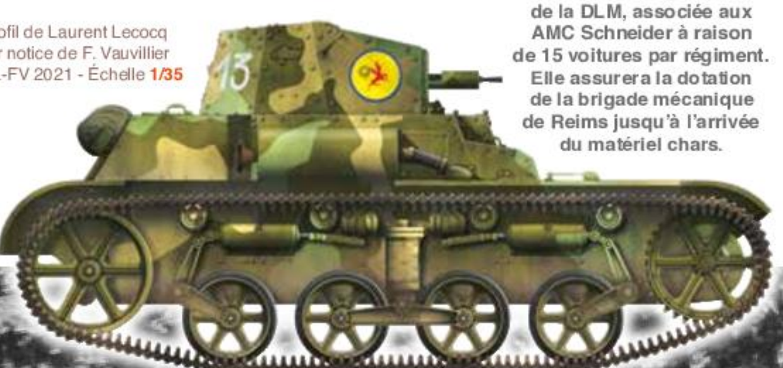
[20] « *D'une part, toutes les fois que les conditions de terrain le permettaient, on ne devait plus voir, sur les champs de bataille, d'infanterie sans la coopération des chars.* » *Servir, op. cit.*, t. 2, p. 250.

[21] Général Weygand, *Mémoires, op. cit.*, t. 2, p.398.

[22] Maxime Weygand, *Journal 1929-1935*, édition commentée par Frédéric Guelton, CNRS, 1998, p. 287.

[23] La DLM est officiellement créée (transformation de la 4e DC) par un décret du 30 mai 1933. Le changement de nom de la 4e DC en 1re DLM intervient à l'été 1935.

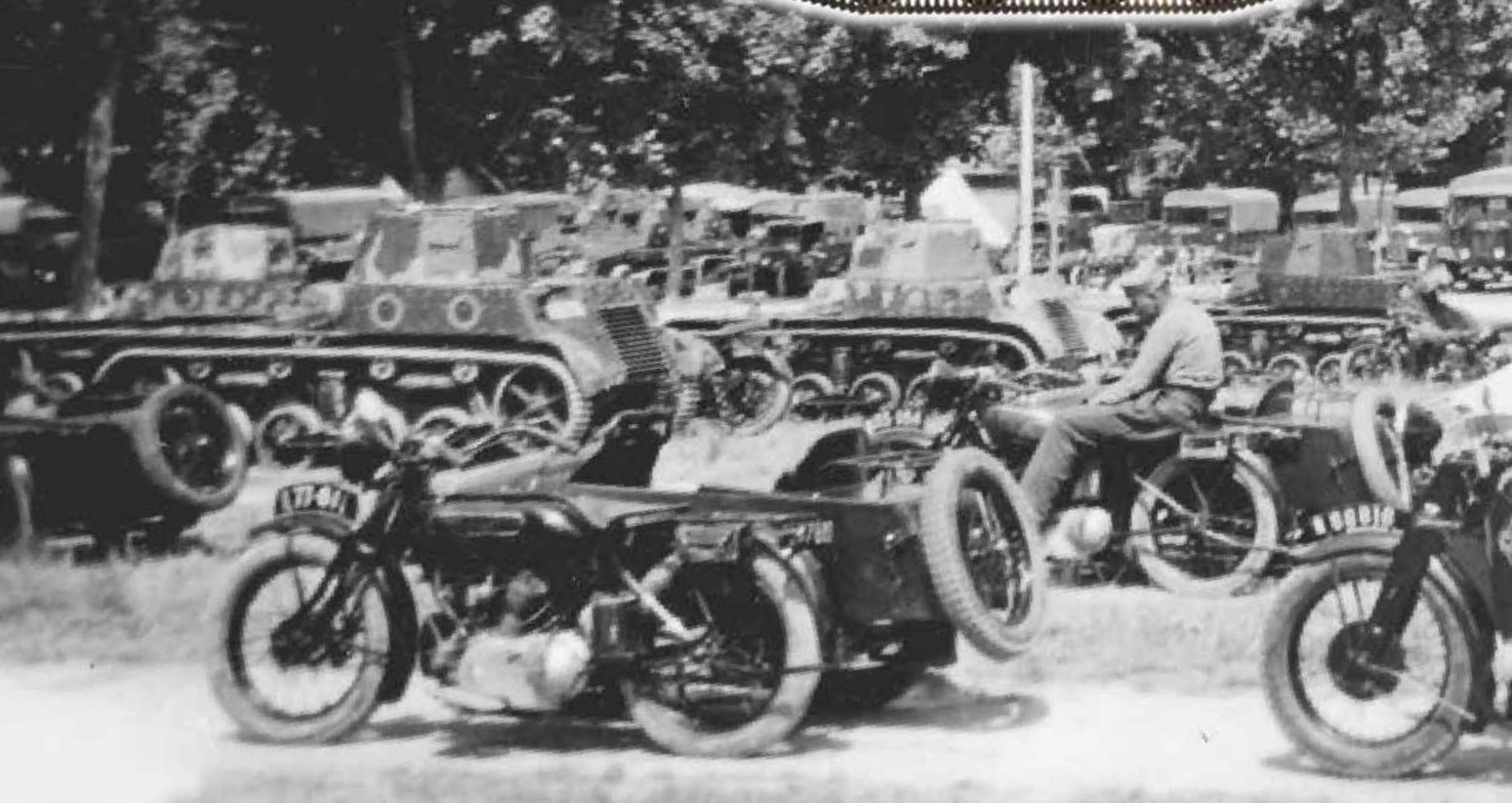
[24] Intervention de Léon Blum, procès-verbal de la 2e séance du vendredi 15 mars 1935.



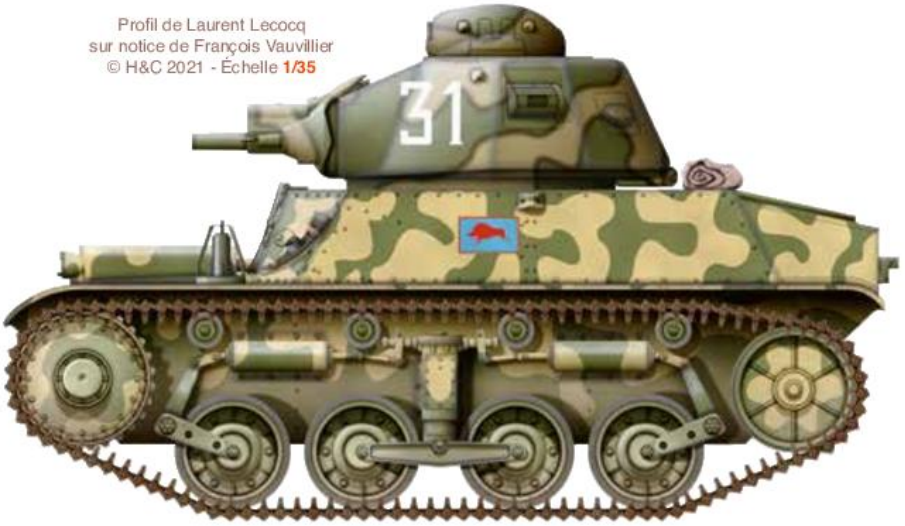
Profil de Laurent Lecocq sur notice de F. Vauvillier © LL-FV 2021 - Échelle 1/35

AMR 33 Renault VM du 18e dragons (4e DC, future 1re DLM), 1934
Tenant dans la cavalerie le rôle de char très léger rapide, l'« automitrailleuse de reconnaissance » à deux hommes est, au moment de la gestation de la DLM, associée aux AMC Schneider à raison de 15 voitures par régiment. Elle assurera la dotation de la brigade mécanique de Reims jusqu'à l'arrivée du matériel chars.

Vue ici à Reims au 4e cuirassiers (brigade mécanique, 1re DLM), la petite AMR 33 est le premier blindé de cavalerie à présenter, à tous égards en dépit de son extrême légèreté, la formule technique du char, bien distincte de la plus grosse AMC Schneider visible au second plan. Sur le plan de l'organisation, la cavalerie innove en réunissant sous le même commandement des éléments de pieds différents : ici, voitures blindées et fusiliers motocyclistes. *(Coll. Sébastien Piffeteau)*



GAMELIN ET LA MÉCANISATION DE L'ARMÉE



Profil de Laurent Lecocq
sur notice de François Vauvillier
© H&C 2021 - Échelle **1/35**

AMR 34 Renault YR du 4^e GAM, 1936

Dérivée directe de l'AMR, l'« automitrailleuse de combat » à trois hommes est une première configuration du char de cavalerie (➠ *GBM 95 pour la vision d'ensemble et GBM 109 pour l'étude détaillée*). **Les millésimes sont trompeurs : tous les matériels Renault sortent de production avec des mois de retard, imputables tant à Billancourt qui étale ses commandes pour mieux utiliser son personnel qu'aux donneurs d'ordres qui demandent constamment des changements. Les douze AMR 34 de série sont livrées par les usines à Reims en janvier 1936 mais elles devront attendre quelques mois encore leur tourelle.**

il recommande toutefois que les études sur les grandes unités mécaniques soient poursuivies. Il ne tranche pas ; la réflexion est toujours ouverte. Mais dirige-t-on un état-major général comme un centre d'études, courant le risque de perdre un temps précieux et de donner la fâcheuse impression de se contredire ? À la veille de la guerre, Daladier, qui ne manquait pas de soutenir Gamelin, s'insurgeait contre son excès de perfectionnisme.

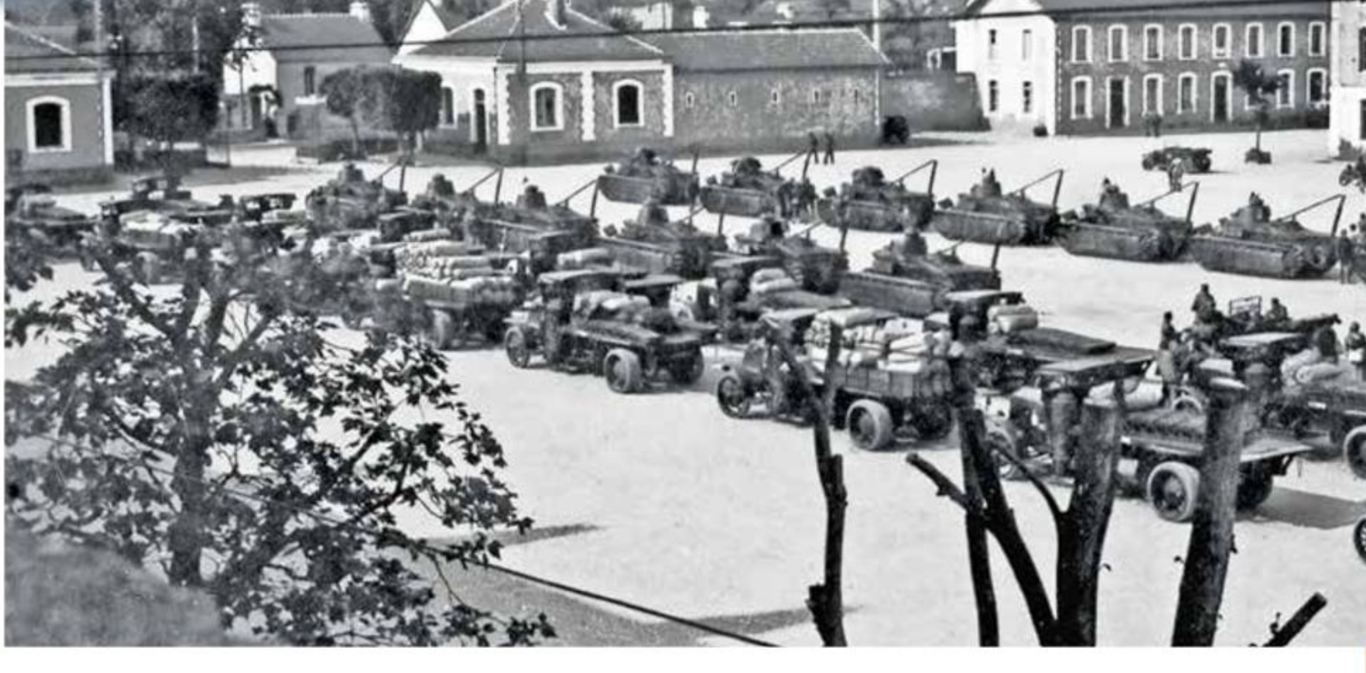
À la fin de 1934, peu avant que le général Weygand quitte le service actif, le constat est clair : malgré les difficultés budgétaires, l'inadaptation et les extraordinaires lourdeurs de l'industrie française, l'armée de terre a lancé sa modernisation sous l'impulsion indéniable du binôme Weygand-Gamelin, notamment par la décision de créer la DLM ; pour autant, Gamelin ne croit pas à la faisabilité de créer un corps cuirassé.

Quand en janvier 1935, Gamelin succède à Weygand atteint par la limite d'âge, la réforme de l'organisation du haut commandement lui permet de cumuler les fonctions de vice-président du conseil supérieur de la Guerre (généralissime en temps de guerre) et de chef d'état-major général (commandant les forces terrestres en temps de paix), responsable de la préparation opérationnelle. « *En matière d'engins blindés, la tâche du chef d'état-major général paraît plus facile à première vue. La volonté d'équiper l'armée française de milliers de chars est indéniable ; le désir de former de grandes unités blindées a été exprimé de nombreuses fois. Des chars sont bien fabriqués, mais il n'existe à la mobilisation que deux DLM. Le CSG imagine des divisions cuirassées, mais, lorsqu'il s'agit de concevoir des matériels, il pense chars ou bataillons de chars ; il ne pense pas division à base d'engins blindés.* » [25]

Il est vrai que les études sur le char de bataille de type B — l'enfant chéri du général Estienne — avaient débuté au début des années vingt, à une période où il n'était pas question d'envisager une grande unité cuirassée autonome, en dépit des concepts visionnaires de son géniteur.

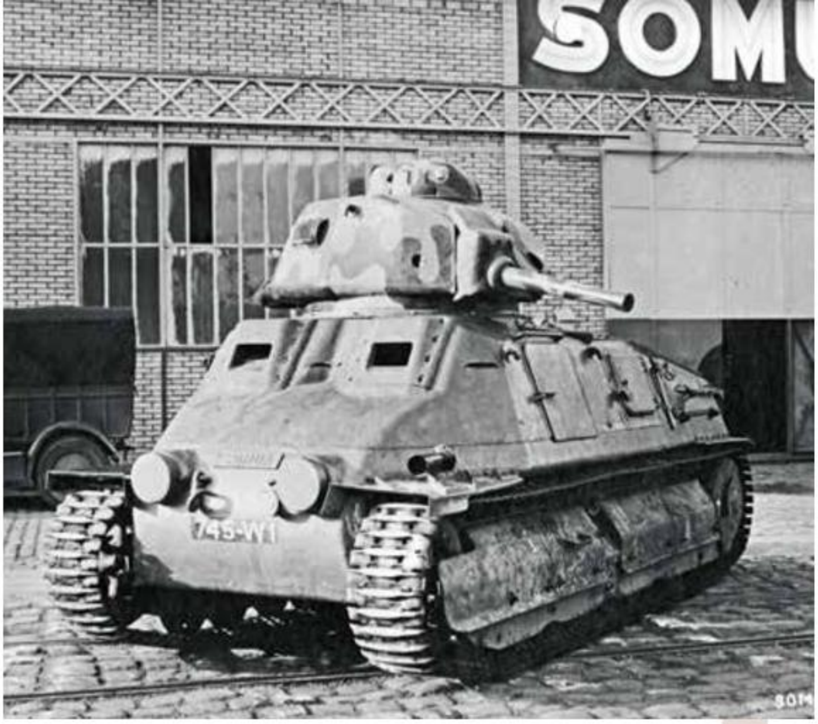
Le général Gamelin en vice-président du CSG. *(Carte postale d'époque)*

À Vannes vers 1934, le bataillon de chars D1 du 505^e RCC photographié lors d'un départ pour les manœuvres. Les porte-char Renault TSG sont chargés de divers impedimenta, de même que le Pierce-Arrow R8 au premier plan à droite. Réduites à deux sections — le complément est conservé au parc annexe, en réserve de guerre — les deux compagnies de combat visibles sont dotées de VLTT Citroën P 19. À l'arrière-plan, une VLTT Renault MH plus ancienne, classée instruction, ne fait pas partie du détachement au départ. *(Coll. Régis Potié)*



Note

[25] Lt-Col H. Dutailly, *Les problèmes de l'armée de terre française 1935-1939, SHAT, 1981*, p. 147.



Le **prototype Somua AC3**, futur char Somua S 35, dans sa configuration finale, sa tourelle dotée du nouveau canon de 47 SA 35. *(Fonds Pascal Danjou)*

Un « système français » mal né

L'état-major de Gamelin et le ministre de la Guerre définissent le « *système français* », consistant à favoriser la vitesse stratégique des grandes unités et la vitesse tactique des engins de reconnaissance : cela revient en quelque sorte à sacrifier la vitesse de combat (tactique) des chars au profit de leur protection blindée qui ne cessera de s'accroître au fil du temps.

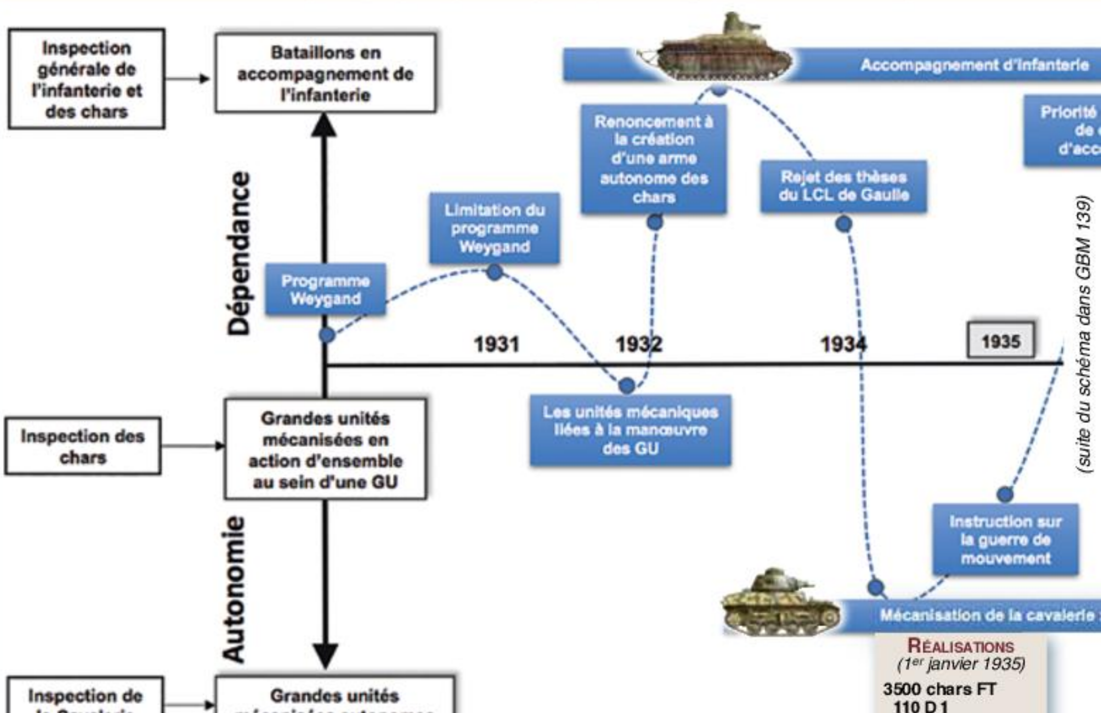
Le char étant toujours considéré comme peu maniable sur le terrain à cause de sa « myopie » originelle, sa vitesse tactique est forcément lente. Le progrès des moyens défensifs adverses est patent, d'où la nécessité d'améliorer le blindage. Enfin, la grande mobilité stratégique permet de déployer rapidement à n'importe quel point menacé du front une unité de chars par l'utilisation des voies ferrées, procédé d'autant plus nécessaire que l'initiative de l'attaque est délibérément laissée à l'ennemi.

« *Reprendre la conception des divisions cuirassées* » par le renforcement des DLM

En matière de réalisation, Gamelin intensifie l'élan des années précédentes. Les nouveaux modèles de chars légers d'accompagnement sont adoptés ; ils seront plus lourdement blindés que leurs homologues allemands. Une commande de 300 chars légers d'accompagnement Renault R 35 est lancée, suivie d'une commande de 200 chars Hotchkiss H 35. La motorisation se poursuit, sept divisions d'infanterie sont ainsi dotées mais de façon incomplète par manque de crédits.

Pour équiper la cavalerie, Gamelin donne la priorité de la production à l'excellent char Somua S35 (répondant au programme modifié de l'AMC blindée à 40 mm comme les nouveaux chars légers de l'infanterie) au détriment des AMC Renault, moins blindées. Ceci permet à Gamelin, satisfait, d'annoncer qu'il a transformé les DLM en véritables divisions de chars[26] : « *C'était pour moi le moyen de reprendre la conception des divisions cuirassées qui avait été écartée depuis 1932, en attendant que les progrès de la technique nous permissent d'en constituer de plus puissantes avec les unités de chars qui, depuis*

1931-1935 - La mécanisation de l'armée de terre selon Gamelin


Inspection générale de l'infanterie et des chars
Bataillons en accompagnement de l'infanterie
Accompagnement d'infanterie
Priorité de
d'acc
Renoncement à la création d'une arme autonome des chars
Rejet des thèses du LCL de Gaulle
Limitation du programme Weygand
Programme Weygand
Dépendance
1931
1932
1934
1935
(suite du schéma dans GBM 139)
Inspection des chars
Grandes unités mécanisées en action d'ensemble au sein d'une GU
Les unités mécaniques liées à la manœuvre des GU
Instruction sur la guerre de mouvement
Autonomie
Mécanisation de la cavalerie
Inspection de la Cavalerie
Grandes unités mécanisées autonomes
Réalisations
(1er janvier 1930)
3533 chars FT
100 Mark V* (réforme)
10 FCM 2C
Délai de cinq ans
Réalisations
(1er janvier 1935)
3500 chars FT
110 D 1
3 B 1
10 FCM 2C
En construction
50 D 1
7 B 1
En commande
50 D 2
Prototypes
10 (AMC 34, R 35, H 35, S 35)

Note

[26] Si tant est qu'une comparaison soit pertinente, la DLM française de mai 1940 est dotée d'un nombre de blindés entièrement chenillés équivalent à celui *moyen* d'une Panzer-Division. Il n'est pas exagéré de parler de « division blindée » pour les DLM.

la fin de la campagne [de 1918], *avaient été confiées à l'infanterie et qui avaient été cantonnées dans le domaine de l'accompagnement* ».[27] Écrite au lendemain de la guerre, cette remarque de première importance démontre cependant que le futur généralissime n'est pas totalement convaincu par les progrès techniques déjà réalisés et, quoi qu'il en dise, la doctrine du char d'accompagnement est dominante ; c'est celle qu'il prône depuis plusieurs années.

Pourtant, la guerre de mouvement est au cœur de l'instruction qu'il signe le 30 avril 1935.[28] Quelques jours auparavant, une conversation survenue entre le général Gamelin et François Poncet, ambassadeur de France à Berlin, relatée par ce dernier, laisse perplexe : « *Quand je lui décrivais la division blindée allemande, telle que j'en avais vu défiler sous mes yeux en avril 1935, le général me rassurait et disait : les divisions blindées sont un outil trop pesant et peu maniable ; elles peuvent percer nos lignes, mais les lèvres de la plaie se refermeront derrière elle et nous les écraserons avec nos réserves. Nous avons une conception différente et plus judicieuse de l'emploi des chars. Nous en faisons l'auxiliaire de la progression de l'infanterie ; ils forment des moyens autour desquels se groupe et avance l'infanterie. Quand nous voudrons former des divisions blindées, nous aurons toujours la ressource de rassembler nos chars et d'en faire des unités.* »

L'intime conviction du futur généralissime ne varie pas sur l'utilisation des chars en accompagnement de l'infanterie ; il ne doute pas de la supériorité de sa doctrine et garde l'illusion de pouvoir maîtriser le temps lors de l'épreuve décisive en regroupant les chars pour une action de masse.

Face au problème des fabrications

En juin 1935, Gamelin affirme que l'armée de terre possède trop de chars obsolètes. Certes, il existe de nouveaux prototypes, mais les crédits manquent pour les produire en série. Le 11 septembre, Jean Fabry, ministre de la Guerre, décide d'accélérer la réalisation des nouveaux chars légers mais, contre l'avis de Gamelin, il réduit la dotation budgétaire destinée aux chars B. Le 25 novembre, Billancourt, se plaint que les prototypes soient trop nombreux, entraînant un coût très élevé car à chaque prototype correspond une commande d'une dizaine d'engins. Le manque de standardisation est trop important. Fait aggravant, les industriels ont tendance à retarder l'exécution des commandes pour ne pas embaucher du personnel supplémentaire et utiliser à plein temps leur personnel.

Les chars constituent « *des moyens autour desquels se groupe et avance l'infanterie* »

Le 8 janvier 1936, le ministre constate que la 12e direction, chargée des fabrications d'armement, n'est pas responsable du retard des livraisons des chars B. En effet, le commandement a demandé un « surblindage » en cours de fabrication (passage du B 1 au B 1*bis*). Une nouvelle perte de temps ! Les livraisons des chars D 2 prennent quant à elle un retard de six mois, dû une fois encore à une intervention extérieure en cours de réalisation, cette fois-ci émanant de la direction de l'infanterie.

Les chars légers sont prévus pour la fin 1936, de même que les AMC 35 et chars Somua de la cavalerie. Le chef d'état-major général n'a aucune prise sur ces processus industriels : « *Si Gamelin, comme chef d'état-major général, est président du comité consultatif de l'armement et qu'à ce titre il fixe les besoins et la nature des matériels, l'exécution lui échappe conformément aux dispositions de la loi du 3 juillet 1935.* […] *Le ministère du Travail en a reçu la charge.* »[29]

Gamelin déplore cette situation et croit à la nécessité de créer un ministère de l'Armement.[30] S'il peut en effet s'appuyer sur le conseil consultatif de l'armement qui établit les programmes d'armement et fixe le rythme des commandes, il n'a pas prise sur l'exécution des fabrications et la préparation de la mobilisation industrielle. C'est Robert Jacomet, secrétaire général de la Guerre et de la Défense nationale, qui dirige, entre autres, les services chargés des fabrications et de la mobilisation industrielle. À ce titre, il signe les marchés auprès des industriels. Aucun organe d'arbitrage n'existe entre l'EMA et le secrétariat général et, facteur aggravant, Jacomet est dépeint comme un « *homme de bonne volonté mais sans volonté* ».[31]

(à suivre)

Ces Anglo-Saxons qui ont écrit sur Gamelin

R.J. Young, *In command of France. French foreign policy and military planning, 1933-1940*, Cambridge, MA, 1978.

J.A. Gunsburg, *Coupable ou non ? Le rôle du général Gamelin dans la défaite de 1940*, Revue historique des armées, 1979.

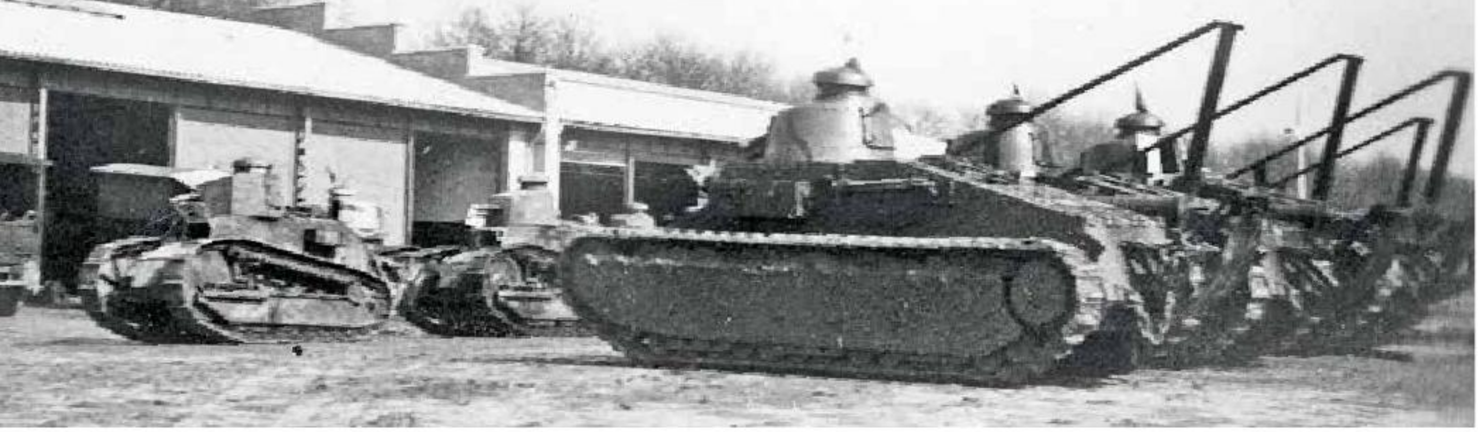
Robert A. Doughty, *The seeds of disaster*, Stackpole books, 1985, pp.169-173.

Douglas Porch, *Why did France fall ?* The Quarterly Journal of Military History,1990. Article sur le site www.historynet.com

Martin S. Alexander, *The Republic in danger, General Maurice Gamelin and the politics of French defence, 1933-1940*, Cambridge university press, 1992.

Ernest May, *Strange victory*, Hill & Wang, 2000, pp. 347-361.

Julian Jackson, *The fall of France*, Oxford University, 2003.



À Satory en mars 1935, les CHARS D 1 du 503e RCC cotoient les vieux FT. En dépit de leur apparence très différente, ces deux matériels Renault procèdent de la même ligne directrice : agrandie et élargie pour loger un troisième homme, opérateur TSF, la caisse du D1 abrite aussi un moteur plus puissant. Sa suspension, dérivant de celle du type intermédiaire NC, est protégée sous des jupes blindées. Mais jusqu'à la fin de 1936, les D1 resteront affublées de la tourelle bien insuffisante du FT avec son canon de 37SA18. *(Coll. Alain Alvarez)*

NOTES

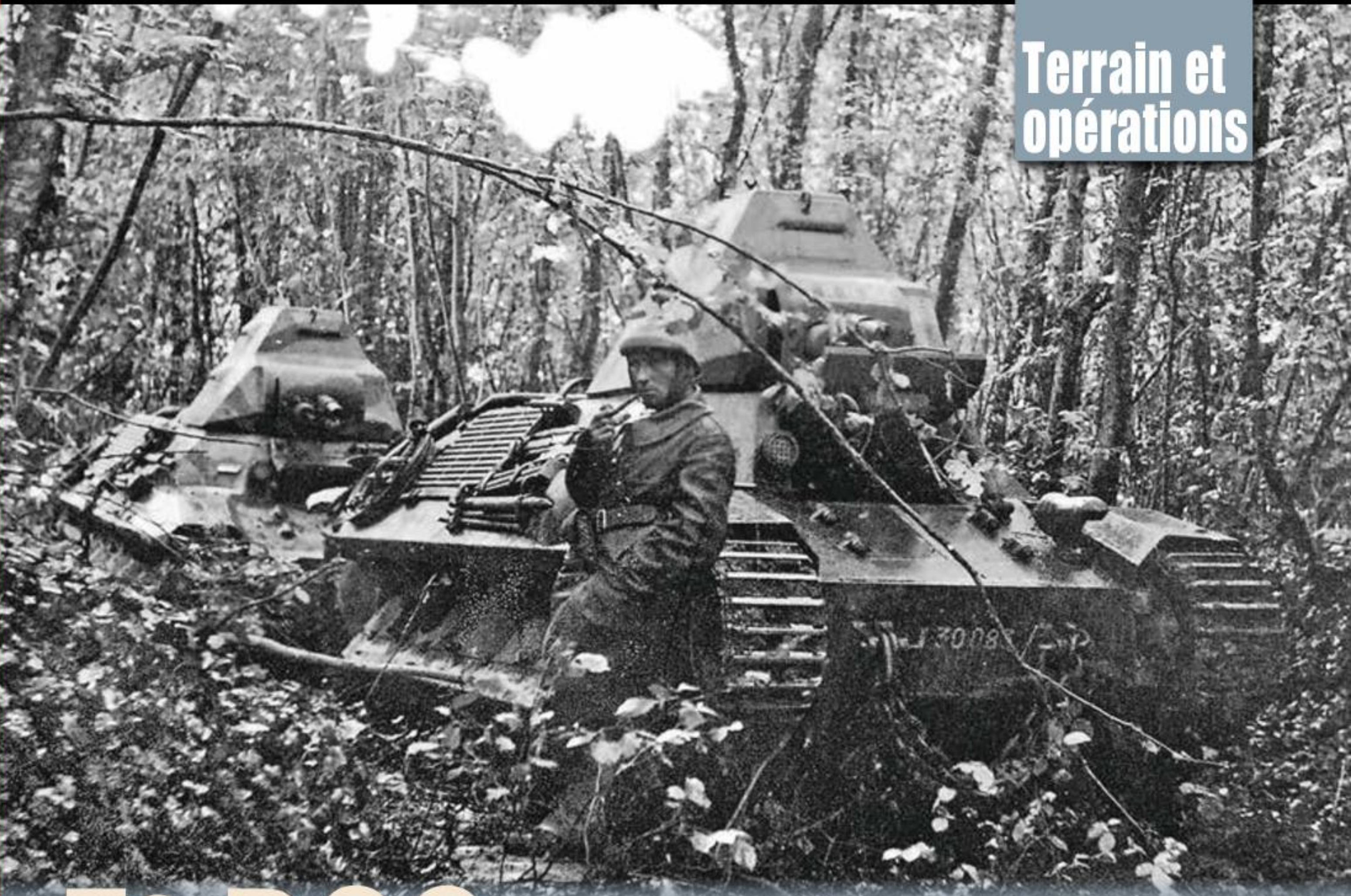
[27]. *Servir, op. cit.*, t. 2, p. 188.

[28]. Les notes sur l'instruction qui suivront en 1937 et 1938 sont moins novatrices, même si elles soulignent la nécessité d'adopter des dispositifs défensifs adaptés à la menace des unités blindées ennemies, la défense anti-aérienne, la coopération infanterie-chars et l'intervention de l'aviation dans la bataille terrestre.

[29]. Pierre Le Goyet, *Le mystère Gamelin, op. cit.*, p. 85.

[30]. Ce ministère sera créé tardivement (septembre 1939) et confié à Raoul Dautry.

[31]. Témoignage de Caquot à l'instruction du procès de Riom, cité par Jean-Louis Crémieux-Brilhac dans *Les Français de l'an 40*, Folio Histoire, 1990, p. 94.



7e BCC
LE DERNIER COMBAT

Stéphane Bonnaud
avec la participation de
Michel Bureau, Régis Potié et François Vauvillier

En titre. Cette somptueuse photographie du 30 083 *Rue de la Paix* et de son chef de char a été prise par le sous-lieutenant Paul Levitte, probablement durant la période précédant la contre-attaque du 10 juin. Le 14 mai en effet, ce char sans insigne ne figure pas au nombre de ceux engagés à Chémery. Est-il alors à la compagnie d'échelon ? Une chose est sûre : il sera versé au PEB 2 le 11 juin *(➠ page 68)*, ce qui tend à prouver sa participation au combat d'Attigny, dont il réchappe. Dans notre organigramme reconstitué, *(➠ page 53)* nous le situons, sous réserve, à la 1re ou à la 2e compagnie. Pourquoi Levitte, de la 3e compagnie, l'a-t-il photographié ? *(Coll. anciens des chars, via l'auteur)*

Voici maintenant plus de onze ans, nous avions suivi le parcours du 7e BCC de sa mobilisation au 503e RCC de Versailles jusqu'à son premier et plus célèbre engagement le 14 mai à Chémery *(➠ GBM 81, 85 et 86)*. Puis, renouant avec le thème des FCM 36, nous avons relaté toute la saga du 4e BCC *(➠ GBM 98, 105, 106, 110 et 111)*. Il restait un morceau de l'histoire opérationnelle des chars légers FCM à présenter, l'ultime combat du 7e BCC à Attigny le 10 juin 1940. Le voici.

Engagé dans la précipitation le 14 mai 1940, le 7e BCC perd ce jour-là 29 des 37[1] chars FCM 36 qu'il envoie au feu. Jeté dans la bataille faute de mieux, le bataillon du commandant Giordani s'est littéralement sacrifié en allant au devant de l'ennemi avec un accompagnement limité — un seul régiment d'infanterie, le 213e RI —, tentant de le freiner à défaut de pouvoir lui barrer la route, et de la lui faire infléchir là où il s'est positionné. Dans l'*Historique* du bataillon, publié en 1942, est reproduit un article de *Die Wehrmacht* du 21 mai 1941, rédigé par le commandant d'état-major von Kielmansegg, chef du 3e bureau de la 1. Panzer-Division dont voici un extrait : « *Il n'est pas possible même avec des éléments de reconnaissance, de pénétrer dans le bois de Mont-Dieu, au nord de Stonne, ni dans les bois de Raucourt, tant il y a là de blindés français. Le soir, le régiment qui, à part les blindés* [allemands], *a eu la plus lourde tâche de la journée, constitue un front défensif vers le bois de Stonne.* »

Notre saga du 7e BCC n'était pas terminée pour autant, car si le combat du 14 mai est le plus emblématique dans l'histoire de ce bataillon, celui du 10 juin livré devant Attigny par les rescapés du premier engagement et quelques appareils de renfort se doit d'être conté, malgré la difficulté liée au peu d'écrits et de témoignages disponibles, ceci en raison même du

---

NOTE

[1] Le chiffre couramment cité dans les archives et publications est de 39 chars engagés. Nous n'en avons retrouvé pour notre part que 37.

LE 7e BCC AU COMBAT D'ATTIGNY, 10 JUIN 1940

petit nombre de chars effectivement engagés : une quinzaine d'appareils que, avec Michel Bureau, Régis Potié et François Vauvillier, nous nous sommes évertués à retrouver. Des zones d'ombre subsistent hélas et des photographies manquent encore à l'appel.

Premier bilan au soir du 14 mai

Mais reprenons là où nous avions laissé le 7e BCC au soir du 14 mai, à Olizy, à une dizaine de kilomètres au sud de Vouziers où, à 21 heures, les derniers chars se regroupent auprès du bataillon établi comme suit : la 1re compagnie à la partie est du village, la 2e au centre est, la 3e au centre et la CE (compagnie d'échelon) à la partie ouest. Les chars sont répartis dans les bois au sud d'Olizy et dans les granges.

Additionnés aux 29 FCM donnés comme détruits par les rapports, les 10 appareils rescapés (nombre « officiel ») nous amènent à 39 chars. Les chars rescapés seraient alors, selon cette approche, quatre à la 1re compagnie, trois à la 2e et trois à la 3e.

Pour notre part, nous confirmons quatre chars rescapés à la **1re compagnie** (capitaine Waitzenegger), à savoir deux de la 2e section (dont le **30022**), un de la 3e section (**30003**, chef de char sous-lieutenant Jolly) et un de la 4e section (**30021**, chef de char aspirant Cassier). Mais d'autres sources n'évoquent que les deux premiers chars dont nous avons donné le numéro.

À la **2e compagnie** (capitaine Join-Lambert), nous trouvons non pas trois mais cinq rescapés : les trois de la 1re section (**30026** du sous-lieutenant Loiseau, **30028** de Robert Sellier et **30031**) et deux de la 4e section (**30055** du sous-lieutenant Danne et **30092**).

À la **3e compagnie** (capitaine Mignotte), les trois rescapés sont les **30002**, **30010** et **30016**, mais le **30002** sera finalement abandonné à Chémery.

L'incertitude demeure donc sur le décompte des chars rescapés de la contre-attaque : 10 « officiellement » mais 12, réduits à 11, selon notre analyse. [2]

DU 15 MAI AU 10 JUIN

La journée du 15 est employée à remettre de l'ordre dans les unités. Tandis que le PC du bataillon et les compagnies de combat restent à Olizy, la CE va s'installer à 30 km plus au sud, dans les villages de Laval et de Wargemoulin, pour travailler dans de meilleures conditions à la remise en état du matériel. À cet effet, le **16 mai**, le chef de bataillon Giordani rédige l'ordre n° 731/ B7 destiné au lieutenant Wallard, de former un détachement constitué de deux équipes de dépanneurs des 1re et 2e compagnies, avec chacune un tracteur Somua MCL et au moins un représentant des équipages des chars qu'on peut espérer récupérer dans cette opération. Le détachement devra se rendre dans un petit bois situé immédiatement à la sortie nord de Châtillon, sur la route La Croix-au-Bois - Boult-aux-Bois - Belleville - Châtillon. Il n'est pas autorisé à dépasser Châtillon avant d'en avoir reçu l'ordre du capitaine Valude commandant la CE.

Après l'hécatombe du 14 mai, le 7e BCC fait ses comptes : il ne lui reste plus que 16 chars

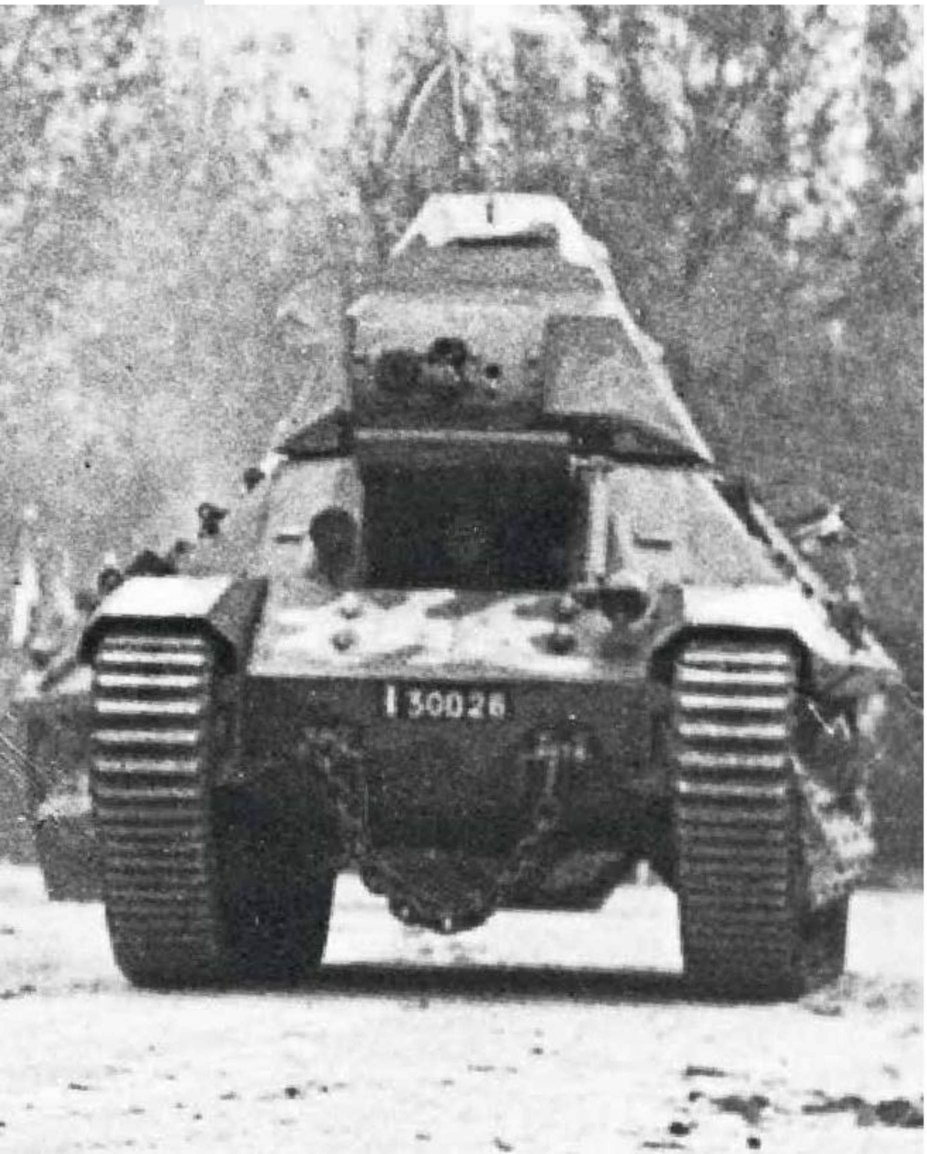
Le même jour à 11 h 30, le bataillon est mis à la disposition de la 71e DI, puis à 16 h 15 aux ordres de la 36e DI avec mission d'étayer la défense de l'Aisne à hauteur d'Attigny. Un détachement est constitué sous les ordres du lieutenant Rougier. Il comprend cinq chars endommagés mais encore capable d'un effort, formant deux sections commandées par le lieutenant Chassedieu et le sous-lieutenant Jolly. À la tombée de la nuit, il est dirigé sur Chuffilly pour appuyer le 18e RI dans la défense des ponts d'Attigny.

Le lendemain **17 mai**, ce détachement est mis à la disposition du 57e RI qui défend le canal des Ardennes entre Voncq et Le Chesne. Les chars sont embossés à la lisière nord-ouest du bois de Voncq, face à l'ennemi dont les lignes sont visibles à quelques centaines de mètres. Pendant ce temps, à l'arrière, les équipes s'activent autour des chars à remettre en état.

Une compagnie de marche voit le jour

Le **23 mai**, Giordani annonce la mise sur pied prochaine d'une compagnie de marche : « *lorsque la réparation des deux chars actuellement à l'atelier sera terminée, la compagnie de marche mise à la disposition de la 36e DI sera commandée par le capitaine Mignotte* [de la 3e compagnie]. *Elle comprendra trois sections, plus le char du capitaine et un char de remplacement.* » (ordre du bataillon n° 8)

Le lendemain **24**, Mignotte prend l'affaire à son compte : par ordre n° 1, la compagnie de marche sera constituée à l'effectif de 47 officiers, sous-officiers, caporaux et chasseurs issus de toutes les compagnies, avec une section de commandement, trois sections de combat et une section d'échelon. Les trois sections de la compagnie de marche doivent fournir deux chars par section, avec une relève tous les deux jours. Dans son ordre n° 3 du **25 mai**, Mignotte ne parle plus de section d'échelon mais de 4e section en réclamant l'apport de deux chefs de chars.



Le FCM 36 30026 du sous-lieutenant Loiseau, 2e compagnie, est l'un des rescapés du combat du 14 mai. Ce char dont on ne connaît à ce jour aucune photographie sur le terrain ou durant la campagne, est vu ici lors du défilé du 11 novembre 1938 alors qu'il appartient au I/503e RCC.
(Coll. François Vauvillier)

NOTE

[2] Sachant qu'il reste également au bataillon les six chars de remplacement de la CE, dont les numéros ne figurent dans aucune archive retrouvée à ce jour. Le total général des chars du 7e BCC à l'issue de la journée du 14 mai est donc, selon nous, de 17 chars. L'un d'eux, le **30027** (logiquement, de la CE) est versé au PEB 2 pour réparations à une date non connue. Il en restera donc 16 au bataillon durant la majorité de sa période de remise en conditions, comme le confirmeront les états ultérieurs (➠ *notes 3 et 4*).

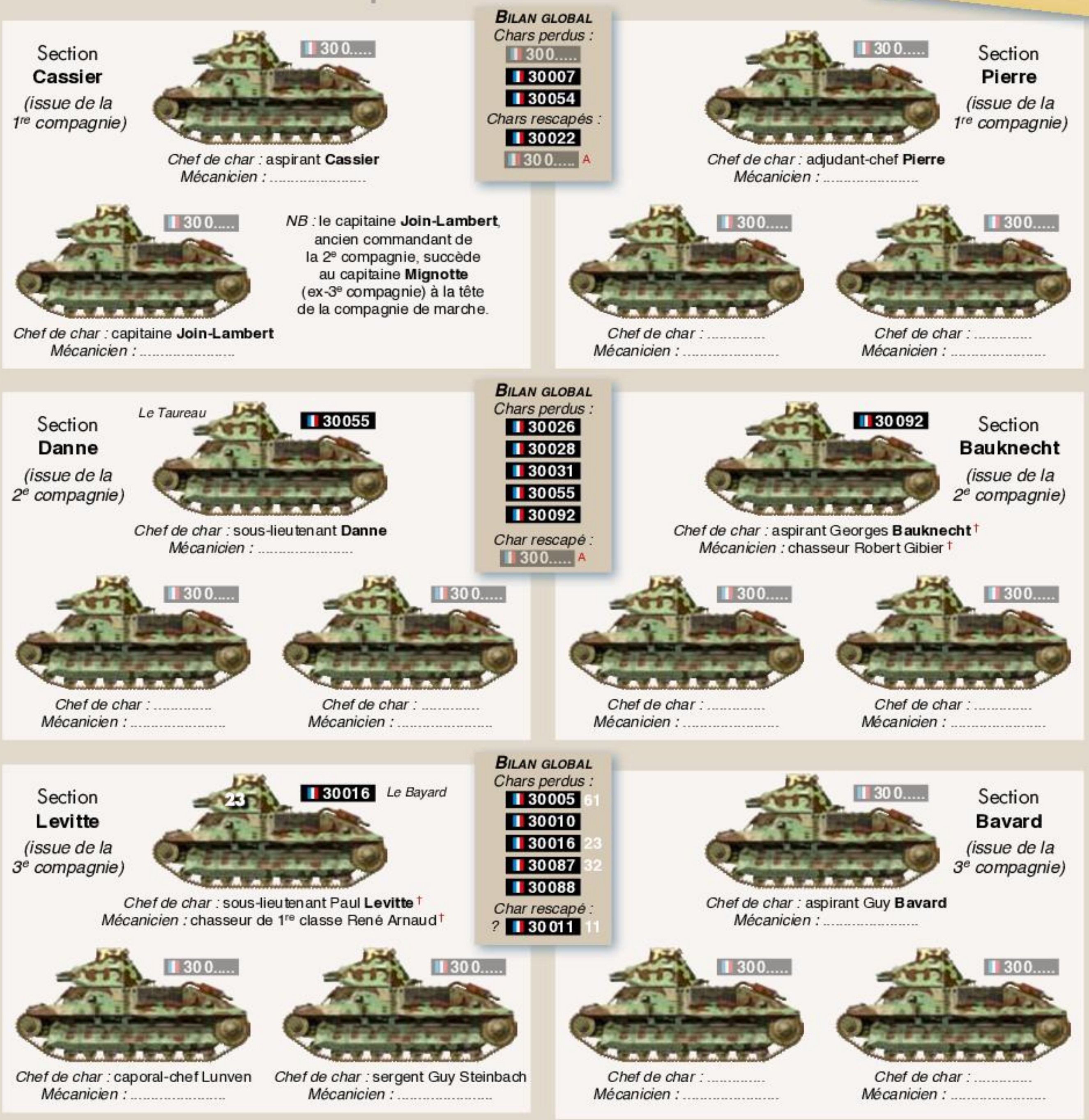
[3] Note reportée en page 54.

Afin de renforcer la compagnie de marche, Mignotte sollicite auprès des compagnies le personnel lui faisant encore défaut et organise un système de relève par demi-section et par compagnie, afin d'éviter que le personnel en ligne le demeure plus de deux jours et que le service soit ainsi trop pénible. Les hommes qui descendent des lignes vont au repos à Laval et Wargemoulin. Cette solution, qui place les chars dans les rangs même des premières lignes de l'infanterie, rend de grands services aux troupes de la 36e DI, en donnant confiance au fantassin, lui assurant une collaboration immédiate des chars. Elle a, en revanche, l'inconvénient de fatiguer considérablement le matériel qui ne peut être entretenu que d'une façon rudimentaire. Et c'est aussi un cas extrême de dilution de la force mécanique dans la masse de l'infanterie.

L'*Historique* de 1942 du bataillon indique pour sa part que la **compagnie de marche**, sous les ordres du capitaine Mignotte, est formée le **27 mai**, avec « *16 appareils* ». La précision semble un peu anticipée, dans la mesure où l'état de situation à cette date précise ne donne que 12 chars disponibles au bataillon, quatre autres étant indisponibles.[3]

HISTORIQUE
du
7e BATAILLON
DE CHARS LÉGERS
« F.C.M. »

La compagnie de marche du 7e BCC le 9 juin 1940



Section **Cassier** (issue de la 1re compagnie)

300.....
Chef de char : aspirant **Cassier**
Mécanicien : ....

300.....
Chef de char : capitaine **Join-Lambert**
Mécanicien : ....

NB : le capitaine **Join-Lambert**, ancien commandant de la 2e compagnie, succède au capitaine **Mignotte** (ex-3e compagnie) à la tête de la compagnie de marche.

Bilan global
Chars perdus :
300.....
30007
30054
Chars rescapés :
30022
300..... A

Section **Pierre** (issue de la 1re compagnie)

300.....
Chef de char : adjudant-chef **Pierre**
Mécanicien : ....

300.....
Chef de char : ....
Mécanicien : ....

300.....
Chef de char : ....
Mécanicien : ....

Section **Danne** (issue de la 2e compagnie)

Le Taureau 30055
Chef de char : sous-lieutenant **Danne**
Mécanicien : ....

300.....
Chef de char : ....
Mécanicien : ....

300.....
Chef de char : ....
Mécanicien : ....

Bilan global
Chars perdus :
30026
30028
30031
30055
30092
Char rescapé :
300..... A

Section **Bauknecht** (issue de la 2e compagnie)

30092
Chef de char : aspirant Georges **Bauknecht** †
Mécanicien : chasseur Robert Gibier †

300.....
Chef de char : ....
Mécanicien : ....

300.....
Chef de char : ....
Mécanicien : ....

Section **Levitte** (issue de la 3e compagnie)

23 30016 *Le Bayard*
Chef de char : sous-lieutenant Paul **Levitte** †
Mécanicien : chasseur de 1re classe René Arnaud †

300.....
Chef de char : caporal-chef Lunven
Mécanicien : ....

300.....
Chef de char : sergent Guy Steinbach
Mécanicien : ....

Bilan global
Chars perdus :
30005 61
30010
30016 23
30087 32
30088
Char rescapé :
? 30011 11

Section **Bavard** (issue de la 3e compagnie)

300.....
Chef de char : aspirant Guy **Bavard**
Mécanicien : ....

300.....
Chef de char : ....
Mécanicien : ....

300.....
Chef de char : ....
Mécanicien : ....

A. L'un des deux rescapés au numéro manquant serait logiquement le 30083 envoyé au PEB 2 le 11 juin (en compagnie du **30022** de la 1re compagnie). En ce cas, seuls deux numéros manqueraient pour avoir la compagnie de marche au complet (17 chars au départ).

LE 7e BCC AU COMBAT D'ATTIGNY, 10 JUIN 1940

Routine, visite et renforts

Le **27 mai**, le colonel Lhuillier (GBC 508) informe le général Bourguignon, commandant les chars de la 2e armée, qu'il affecte le sous-lieutenant Loiseau (2e compagnie) à son EM en cours de constitution en attendant que ses officiers rejoignent. Le lendemain, sur ordre de Bourguignon, le chasseur Chotard, soudeur électrique, est détaché au parc de Verdun. Le **28 mai**, l'acteur Albert Préjean, correspondant de guerre pour l'occasion, rend visite au bataillon.

Le **31 mai**, les archives du PEB 2 indiquent que cinq chars FCM venant de Gien [4] sont dirigés sur le 7e BCC, ainsi que trois tourelles.

Le **1er juin**, la division ayant à peu près achevé son installation défensive, la compagnie de marche, à la demande du chef de bataillon, est regroupée en position d'attente à Chestres avec pour mission :

1) d'appuyer des contre-attaques rapidement montées en vue de rejeter l'ennemi sur le canal de l'Aisne, si celui-ci réussit à créer de petites têtes de pont au sud de la ligne d'eau, soit à l'est de l'Aisne, soit entre Semuy et Attigny.

2) d'appuyer des attaques à objectif limité, soit dans la clairière des Alleux, soit dans le couloir Quatre-Champs – Noirval – Châtillon.

Durant cette période, le bataillon doit encore fournir un détachement de dix équipages FT qui, aux ordres du sous-lieutenant Jolly, sont mis à la disposition du GBC 503.

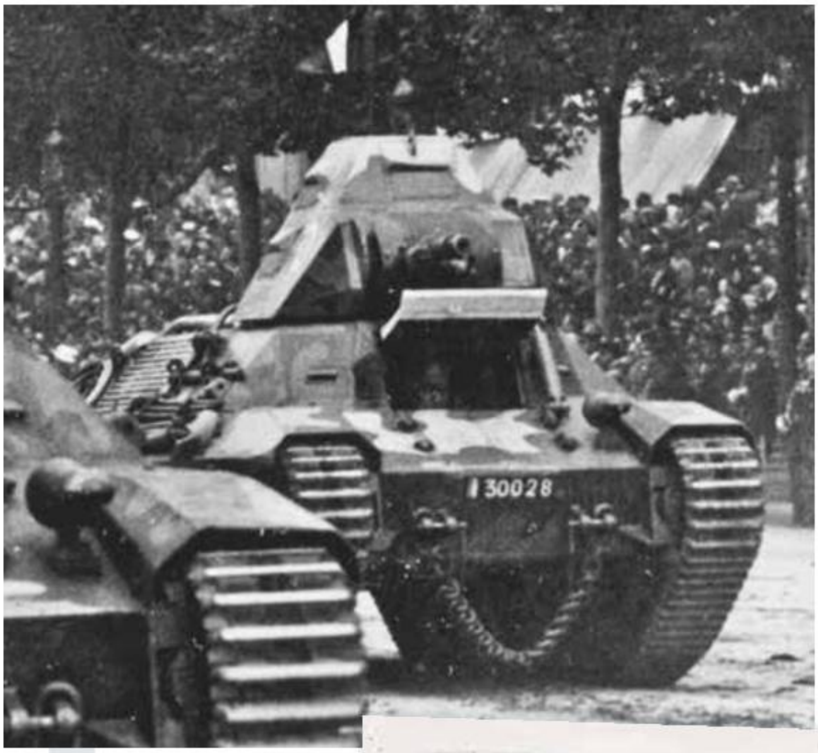
La bravoure récompensée

Une journée de faste marque aussi le séjour du bataillon à Olizy. Le **2 juin** à 10 heures a lieu dans un verger en face du PC du bataillon (installé à la mairie), une brillante prise d'armes au cours de laquelle sont remises par les généraux Bourguignon, commandant les chars de l'armée, et Buisson, nouveau patron de la 3e DCR, tous deux anciens commandants du 503e RCC dont le bataillon est issu, les récompenses valeureusement gagnées au combat du 14 mai (six légions d'honneur, huit médailles militaires et 92 croix de guerre avec palmes), tandis que le bataillon est cité à l'ordre de la 2e armée : « *Unité d'élite. Sous le vibrant commandement du chef de bataillon Giordani, a fait preuve des plus belles qualités manœuvrières et d'une bravoure absolue au cours des combats de Chémery, Chéhéry, Bulson. Malgré des pertes sévères atteignant 50 % du personnel engagé, a rempli sa mission avec une splendide abnégation et a donné la marque d'un esprit de sacrifice digne des traditions de l'ancienne AS.* » (ordre général n° 27 du 3 juin 1940).

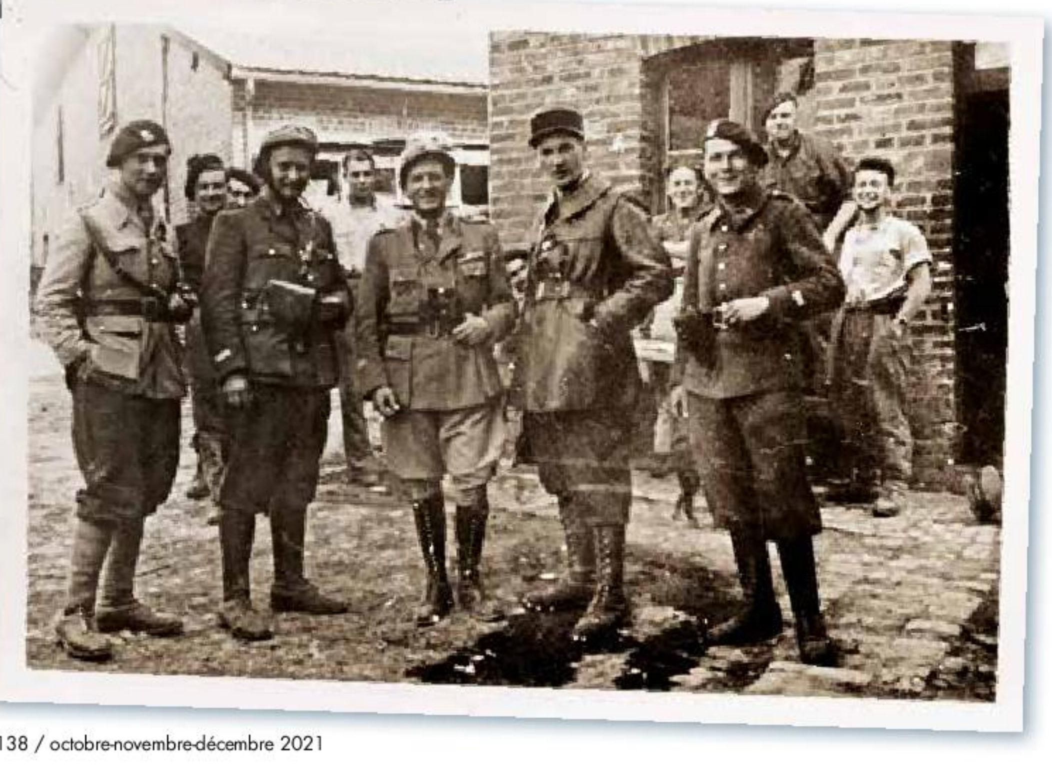
Chaque compagnie fournit un détachement en fonction des besoins du service et les hommes semblent alors gonflés à bloc, voire à l'excès comme en témoigne le sous-lieutenant Levitte à moins que ce ne soit juste une tentative de rassurer coûte que coûte sa chère mère, en fanfaronnant quelque peu dans une lettre du 4 juin : « *En ce moment ma place est ici. Nous ne craignons rien de ce côté-ci. L'idée générale du commandement est de tenir sur le nouveau front Somme – Aisne – Ligne Maginot.*

Note

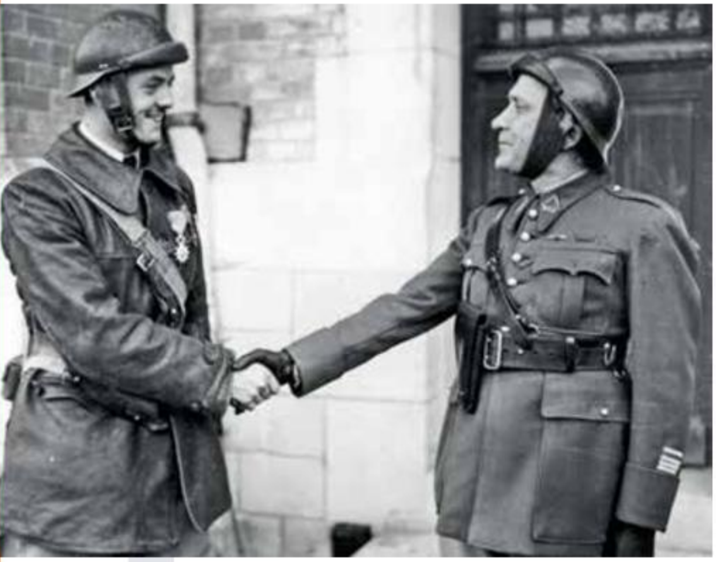
3. Cette situation perdure sans changement jusqu'à l'état de situation du 30 mai. Les jours suivants, le nombre de chars disponibles n'évoluera qu'à la marge, passant successivement à 13 puis 14. Puis, avec les chars de renfort visés note 4, ce nombre atteindra le pic de 17 appareils potentiellement disponibles à la veille de l'engagement du 10 juin.



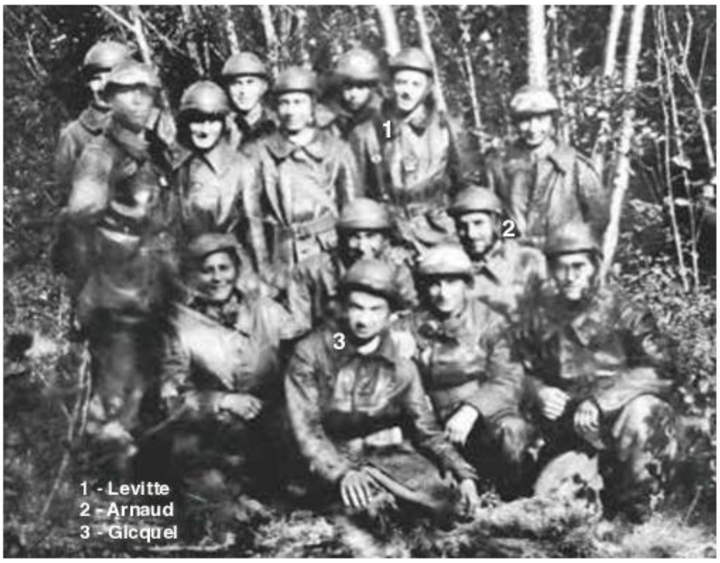
Bref retour aux jours heureux : voici, lors du défilé du 14 juillet 1939 sur les Champs-Élysées, le **30028** *Le Maho* du **I/503e RCC**, qui sera, six semaines plus tard à la mobilisation, affecté à la **2e compagnie** du 7e BCC. L'unique photographie retrouvée de l'épave de ce char perdu lors de la contre-attaque du 10 juin 1940, est présenté page 64. *(Coll. Stéphane Bonnaud)*



Le 28 mai 1940, une célébrité du temps, l'acteur **Albert Préjean**, capitaine de réserve (au centre, en culotte mastic), ancien des chars du temps de l'AS, rend visite au 7e BCC à Olizy. De gauche à droite, le lieutenant **Rougier**, le lieutenant **Chassedieu**, le capitaine **Mignotte** (képi) et le sergent-chef **Sorel**. D'après une lettre du chasseur de 1re classe René Arnaud, Albert Préjean est à nouveau présent au bataillon le 4 juin. *(Fonds Guy Steinbach via Michel Bureau)*

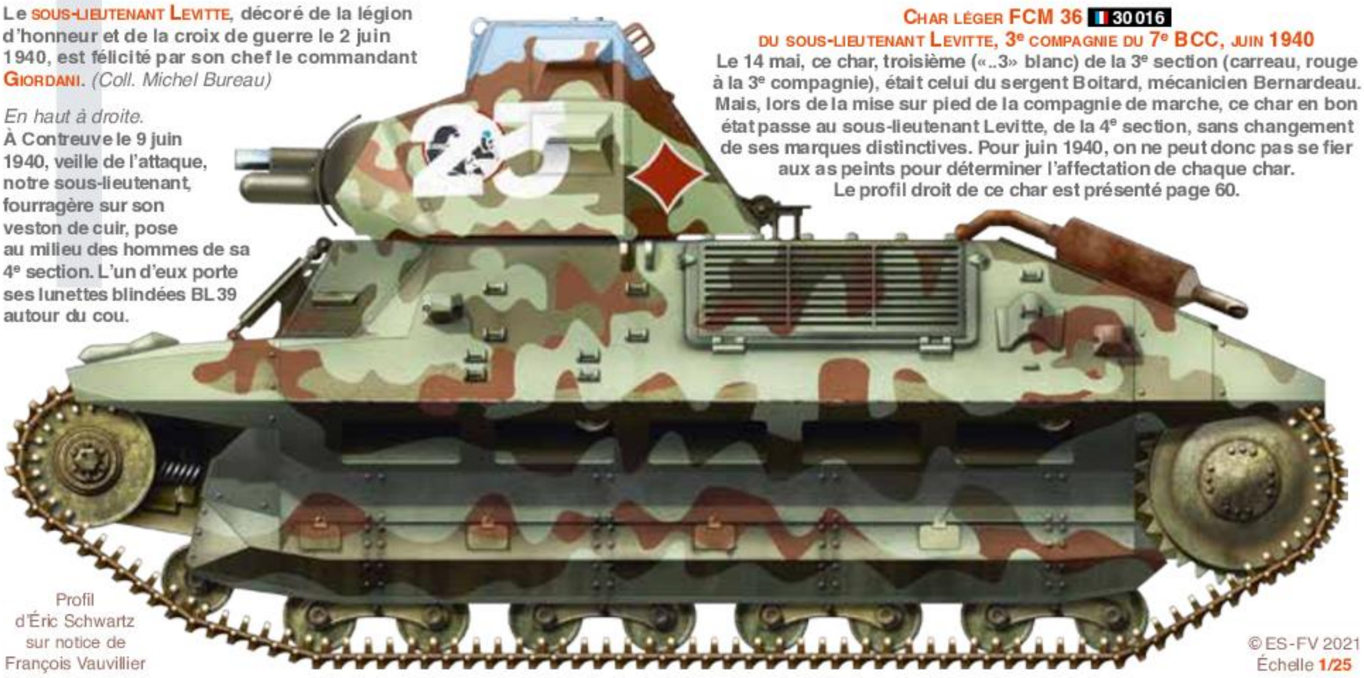


Le sous-lieutenant Levitte, décoré de la légion d'honneur et de la croix de guerre le 2 juin 1940, est félicité par son chef le commandant **Giordani**. *(Coll. Michel Bureau)*



1 - Levitte
2 - Arnaud
3 - Gicquel

En haut à droite.
À Contreuve le 9 juin 1940, veille de l'attaque, notre sous-lieutenant, fourragère sur son veston de cuir, pose au milieu des hommes de sa 4e section. L'un d'eux porte ses lunettes blindées BL 39 autour du cou.



Char léger FCM 36 30 016
du sous-lieutenant Levitte, 3e compagnie du 7e BCC, juin 1940
Le 14 mai, ce char, troisième («..3» blanc) de la 3e section (carreau, rouge à la 3e compagnie), était celui du sergent Boitard, mécanicien Bernardeau. Mais, lors de la mise sur pied de la compagnie de marche, ce char en bon état passe au sous-lieutenant Levitte, de la 4e section, sans changement de ses marques distinctives. Pour juin 1940, on ne peut donc pas se fier aux as peints pour déterminer l'affectation de chaque char.
Le profil droit de ce char est présenté page 60.

Profil d'Éric Schwartz sur notice de François Vauvillier

© ES-FV 2021
Échelle **1/25**

Les Allemands essaieront sans doute de percer. Le bataillon reste pour faire des contre-attaques éventuelles dans le secteur où nous sommes. Je crois que lorsque tu recevras cette lettre, l'Italie nous aura déclaré la guerre. Nous l'attendions puisque sur les Alpes se trouve toute une armée.

Avant-hier, le général Buisson est venu assister à notre prise d'armes. Il nous a pleinement rassurés : nous avons l'égalité dans l'aviation de chasse, supériorité au point de vue équipages. Dans huit jours nous aurons égalité dans l'aviation de bombardement. L'Amérique nous fait des envois de 800 avions à la fois. Le front est fort sur tous les points. Nous tiendrons maintenant et chaque jour renforce notre matériel. Notre artillerie est remarquable. Je m'excuse du décousu de ma lettre mais c'est écrit comme ça vient et il faut que je me dépêche. La cérémonie de la remise des décorations a eu lieu dimanche 2 juin et fut très belle. Tu nous verras sans doute en actualité d'ici huit à dix jours car on nous a photographiés, filmés. J'ai vu ma photo dans L'Excelsior *et* Le Matin *du dimanche. J'ai tout fait pour ne pas en parler, mais la 2e armée qui m'a cité, a raconté l'histoire aux journaux. Ils ont même fait une interview à la radio. Alors tant pis, me voilà célèbre. Il faut dire comme moi que si on voit ma photo c'est parce que je suis le plus photogénique du bataillon, alors qu'est-ce que les autres !* » (Paul Levitte).

« *Le front est fort sur tous les points. Chaque jour renforce notre matériel.* »

Le médecin-lieutenant Fleury, présent lors de l'événement, témoigne : « *Mon ami Levitte fut fait chevalier de la légion d'honneur par le général Bourguignon qui assurait n'avoir pas oublié son sabre, car il savait devoir inévitablement procéder à pareille cérémonie. Ce fut très émouvant.* »

Le 4 juin également, le chasseur René Arnaud, pilote du sergent Raymond Wehrlé le 14 mai (tué au combat, ➠ *GBM 85 page 70*), écrit à ses parents : « *Et voici simplement la petite histoire que je ne voulais pas vous raconter mais je vois qu'il y a des personnes un peu bavardes. Pour en finir,* [avant-] *hier au cours d'une prise d'armes, j'ai été décoré de la croix de guerre avec palmes et cité à l'ordre de l'armée ainsi*

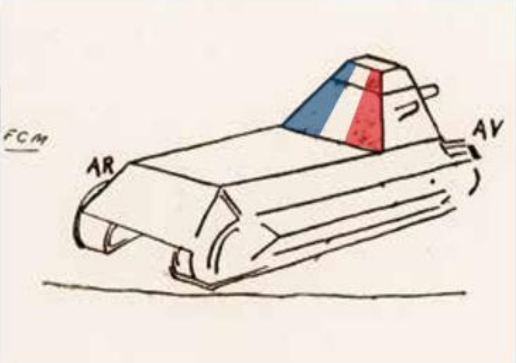
Note

4. Ces cinq chars de renfort apparaîtront effectivement pour la première fois sur l'état de situation du **5 juin** avec 21 chars présents au bataillon : 13 disponibles et huit indisponibles dont trois comptant plus de trois jours d'indisponibilité.

Les numéros des chars de renfort ne sont pas cités et, comme l'on ignore également ceux des appareils de la CE, il est impossible, en l'état de la documentation retrouvée, d'y voir totalement clair. À cet égard, les listes données, par compagnie, aux 17 appareils de la compagnie de marche dans notre ordre de bataille visuel de la page 53 sont à prendre avec une certaine marge d'erreur possible.

d'ailleurs que mon camarade [Gicquel, pilote de Levitte le 14 mai] *et le jeune* [sous-]*lieutenant* [Levitte] *lui, a été fait chevalier de la légion d'honneur et décoré de la croix de guerre. Au cours de cette matinée et cérémonie nous avons été filmés à plusieurs reprises. Aussi ne vous étonnez pas si je parais à l'écran ou dans quelques journaux. Aujourd'hui encore, j'ai été filmé seul au côté d'un char par le capitaine Albert Préjean. Pour le communiqué des journaux, c'est exact et c'est de mon bataillon qu'il s'agit. Aussi conservez ce bout de journal mais ne croyez surtout pas que nous avons été décimés à ce point- là quand même. Mais ce choc auquel nous avons pris part n'était pas normalement destiné à nous, mais nous avons dû nous jeter dans la fournaise car nous nous trouvions les plus près et qu'il fallait arrêter coûte que coûte l'avance ennemie, chose* [que] *nous avons réussie. Pour l'instant nous sommes toujours en défense contre engins blindés, mais cela à plusieurs kilomètres des lignes. Et nous sommes tranquilles.* »[5]

> **« *Ne croyez surtout pas que nous avons été décimés à ce point-là quand même* »**



Ainsi, presque un mois durant, le bataillon ne connaît-il aucun repos. Pendant que les éléments combattants, très réduits, sont en ligne, la compagnie d'échelon travaille jour et nuit à Wargemoulin, pour remettre en état le maximum de chars récupérés à la suite du combat du 14 mai. Chacun sent l'imminence de nouveaux combats.

Le **6 juin**, Robert Gibier (2e compagnie, 3e section), écrit à son frère et à sa sœur : « *Je suis cantonné dans un bois sûrement pas pour longtemps. Tu comprends ce que je veux dire, alors si tu n'as pas d'autres nouvelles, c'est qu'il sera passé quelque chose...* » et le lendemain d'ajouter : « *Comme je l'ai dit hier, je profite d'un moment de répit pour t'écrire. Je ne sais pas très bien ce que je mets car je m'endors sur ma lettre, n'ayant pas dormi de la nuit. On a roulé toute la nuit et tu sais sans lumière, c'est assez fatigant. Si une fois arrivé il n'y avait qu'à dormir cela irait, mais il y a toujours à faire avec des engins pareils. Enfin, je ne sais pas encore si c'est pour demain. J'aimerais mieux que cela soit passé, c'est que j'en serai revenu à la grâce de Dieu et surtout du destin.* »

Les préparatifs du prochain combat

C'est au milieu de cette fièvre que le **7 juin**, par ordre n° 17 956/3 du corps d'armée colonial (CAC),

IDENTIFICATION DE NATIONALITÉ DES CHARS DE LA 2e ARMÉE, 5 JUIN 1940

Le grand drapeau tricolore « *à raies verticales* » peint sur l'arrière de la tourelle résulte de la note n° 1520/S du général Bourguignon du 5 juin 1940, à appliquer sans délai dans la nuit du 5 au 6 juin *(➠ citation intégrale dans GBM 105 pages 110-112).* **Le croquis présenté ci-contre, accompagnant la note, est inédit à notre connaissance.**

Au 4e BCC, la verticalité de la raie blanche est, sauf exception, respectée. Au 7e BCC en revanche, la raie blanche est généralement peinte en forme de fuseau, comme on le voit ci-desous sur le 30 022.

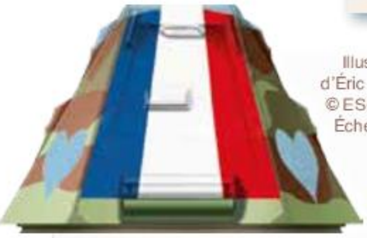
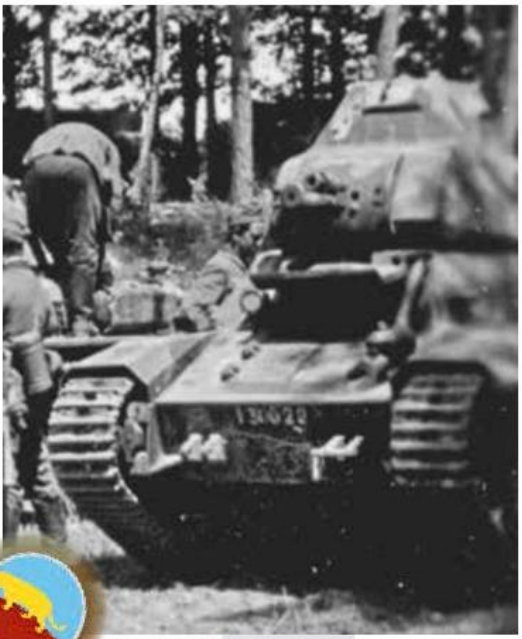
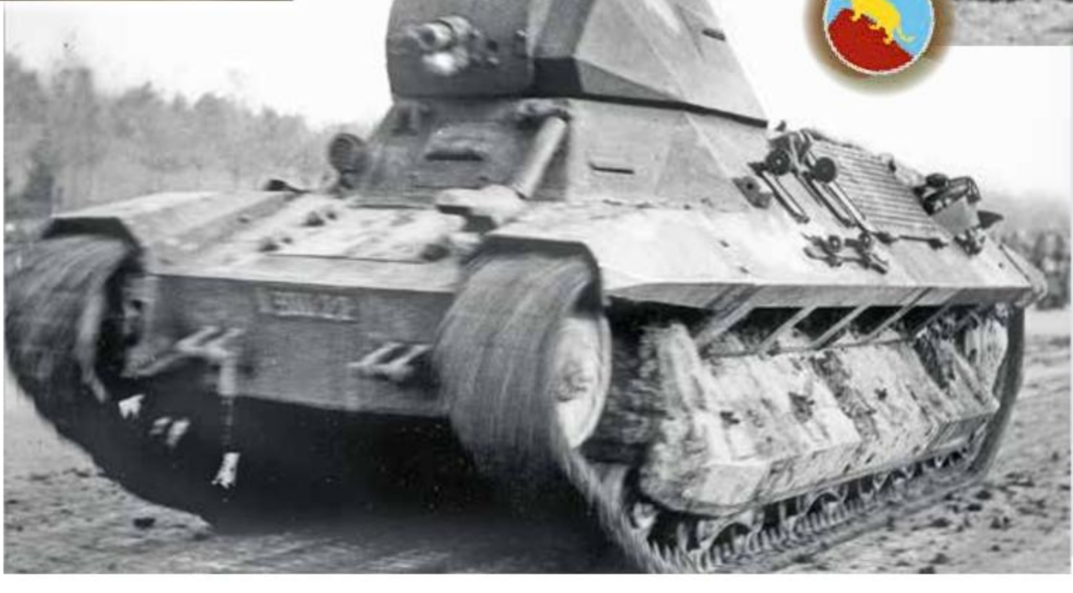


Illustration d'Éric Schwartz © ES-FV 2021 Échelle **1/25**





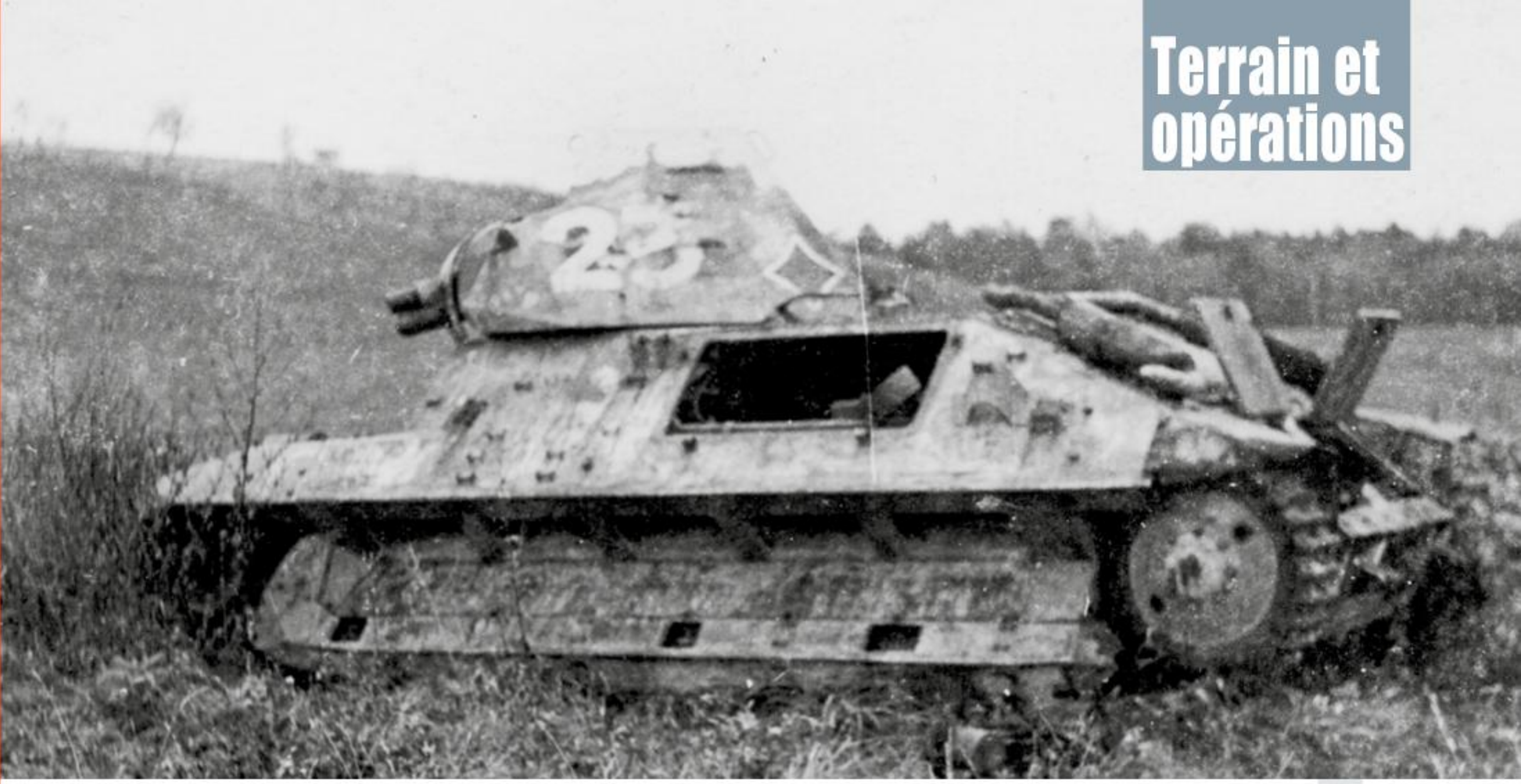
Prises sous le même angle, ces deux vues du 30022 de la 1re COMPAGNIE du 7e BCC sont séparées de quelques mois. *Ci-contre,* **le voici pris en pleine vitesse le 11 novembre 1939 à Romagne-sous-Montfaucon. Il arbore sur sa tourelle l'insigne spécial propre à la 1re compagnie.** *Ci-dessus,* **l'appareil est à présent aux mains des vainqueurs, qui l'ont capturé alors qu'il se trouve versé au PEB 2. Nous savons, par de nombreuses autres vues du même char, qu'il arbore un as de cœur bleu clair à l'arrière de la tourelle de chaque côté.** *(➠ page 68). (© Ecpad France et coll. Michel Bureau)*

NOTES

[5] Lettre du 4 juin 1940 de René Arnaud, transmise par son petit-neveu Jean-Francois Boucher, avec les remerciements de l'auteur.

[6] L'*Historique* commet à cet égard une erreur en signalant que les deux sections de la 1re compagnie comptent deux chars chacune.

[7] Ce chiffre de 17 chars est conforme à un état de situation du bataillon (daté du 11 juin mais se référant indubitablement au 10 juin, avant l'engagement) qui donne 21 chars existants dont 17 disponibles et quatre indisponibles (trois en révision générale et un avec moteur à changer).



Emblématique de l'attaque d'Attigny, l'épave du 30016 demeurera longtemps sur les lieux, entre Roche et Rilly, à la lisière du versant de la colline dominant la voie romaine. C'est à bord de ce char que le sous-lieutenant **Levitte** et le chasseur de 1re classe **Arnaud** sont morts pour la France le 10 juin 1940. Deux autres épaves de FCM 36 témoignent alors de cet ultime engagement. *(Coll. Michel Bureau)*

le 7e BCC est mis à la disposition de la 3e division cuirassée dont le PC doit s'installer à Sémide.

Dans la nuit du 7 au 8 juin, le bataillon fait mouvement pour se porter en position d'attente dans les bois de la Femme-Enterrée (ravin nord de la route Contreuve - Sémide) cependant que le PC du bataillon s'installe au village de Contreuve. La CE et les éléments sur roues des compagnies de combat restent à Laval et Wargemoulin où est installé l'atelier. Le **8 juin**, le PEB2 signale restituer le FCM **30027** au 7e bataillon.

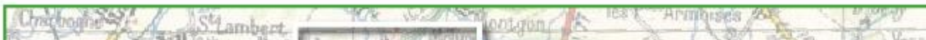
Le **9 juin** en fin de matinée, le bataillon est mis en alerte en vue d'une contre-attaque entre Suippes et Retourne. Les cadres effectuent aussitôt leurs reconnaissances, car l'opération doit avoir lieu dès le lendemain à l'aube. Les hommes mettent la dernière main à leurs chars lorsque, le soir même à 23 heures, tombe un ordre urgent du CAC, mettant immédiatement le bataillon à la disposition de la 36e DI dont le PC est établi à Vouziers. Ainsi axé sur la contre-attaque en liaison avec la 3e DCR, le 7e BCC va, dans la fièvre des préparatifs, recevoir une mission très délicate : contre-attaquer en moins de 5 heures à 20 kilomètres de là, dans une zone inconnue et sans avoir pris contact avec les troupes au profit desquelles il va travailler.

« *Aucun obstacle ne va cependant l'arrêter. Quand une troupe veut se battre, elle en trouve toujours les moyens. Les équipages du bataillon vont en donner la preuve éclatante.* » (*Historique*). Il est vrai que depuis le dernier engagement du bataillon, les combattants fourbissaient leurs armes, comme le souligne le médecin-lieutenant Henri Fleury : « *Je n'avais pas à me plaindre, sinon de mon désœuvrement ! Car il faut bien reconnaître que depuis le début de la vraie guerre je n'avais pratiquement plus de consultants : le travail occupait tout le monde.* [...] *Pendant cette période du 17 mai au 10 juin, il n'y eut pas, dans notre secteur, d'action militaire. Pourtant il y eut aux environs d'Olizy, un combat aérien dans lequel trois Henschel d'observation furent descendus par des chasseurs français. L'un des Allemands descendus portait un chapelet au poignet.* »

L'ENGAGEMENT DU 10 JUIN

Lorsque, le **9 juin** à 23h15, le commandant Giordani reçoit l'ordre de se rendre au PC de la 36e DI et de mettre immédiatement ses éléments combattants en marche sur Vouziers, l'*Historique* signale que le bataillon comprend 16 chars répartis en six sections de combat : deux sections à trois chars de chacune des 2e et 3e compagnies, soit 12 appareils, et deux sections de la 1re compagnie « *dont l'une à deux chars* » selon le rapport original,[6] soit 17 chars initialement prévus, chiffre en parfaite cohérence avec l'état des disponibles à cette date,[7] groupées en une compagnie de marche sous le commandement, cette fois, du capitaine Join-Lambert (qui commandait jusqu'alors la 2e compagnie).

La compagnie se met en marche sur Vouziers à 23h30[8] pendant que le chef de bataillon se rend au PC de la 36e DI à Vouziers où il arrive une heure plus tard. Mis au courant de la situation par le général commandant la 36e DI, il reçoit l'ordre de contre-attaquer en liaison avec le IIIe bataillon du 5e RICMS,[9] les éléments ennemis qui, la veille, ont pris pied dans la boucle sud de l'Aisne entre Attigny et Semuy, attei-



Attigny
Voncq
Chuffilly
Vrizy
Vouziers
PC de la 36e DI
Contreuve
PC du 7e BCC
Sémide
PC de la 3e DCR
Châtillon
Boult-aux-Bois
La Croix-aux-Bois
Chestres
Olizy
Attaques de Vonck (4e BCC)
→ GBM 106
dimanche 9 juin
lundi 10 juin
Détachement récupérateur de la CE
Attaque d'Attigny
→ détail p. 58
Bombardement perte d'un char
lundi 10 juin
samedi 1er juin
jeudi 16 mai
Stationnement du 7e BCC
samedi 8 juin
Position d'attente de la Cie de marche
mercredi 15 mai
vendredi 7 juin
Stationnement des Cies de combat
0 1 2 3 4 5 km
Le 7e BCC 15 MAI-22 JUIN

Cartographie de François Vauvillier sur fond de la carte Michelin n° 56 d'époque au 1/200 000

Notes

[8] 23h45 selon l'*Historique*.

[9] Régiment d'infanterie coloniale mixte sénégalais, appartenant à la 6e DIC voisine.

Cette épave de juin 1940 sur laquelle le numéro n'est pas lisible, a pu être identifiée comme étant le **30031** par rapprochement avec les détails visibles ci-dessous. *(Coll. Stéphane Bonnaud)*

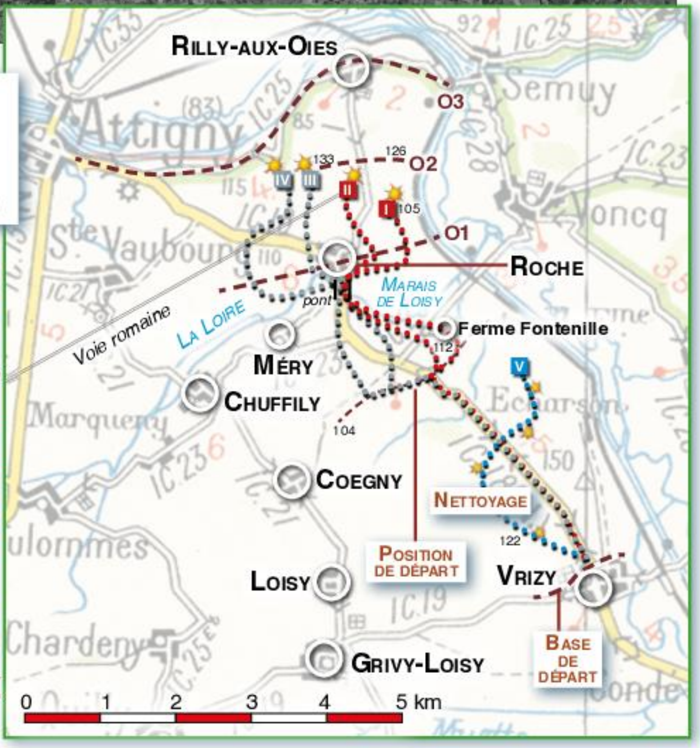
Le 7e BCC à

ATTIGNY

10 juin 1940

- I section Bavard
- II section Levitte
- III section Danne
- IV section Bauknecht
- V section Pierre

(numéros figurant sur la carte de l'Historique)



Cartographie FV sur fond de la carte Michelin n° 56 agrandie au 1/100 000

Le **30 031** est l'un des cinq chars de la **2e compagnie** perdus le 10 juin 1940 dans la contre-attaque d'Attigny. Peu de photographies de l'épave ont été retrouvées à ce jour. Ces deux-ci révèlent que l'appareil n'a reçu ni l'insigne du 503e RCC ni as de section. En revanche, le drapeau tricolore a été dûment peint sur la porte arrière de tourelle, ainsi d'ailleurs qu'à l'avant, au-dessus du masque. *(Coll. Michel Bureau)*

gnant les bois de Vrizy, de façon à les rejeter dans la rivière entre Semuy à l'est et Attigny à l'ouest. Le débouché de l'attaque étant prévu pour 4 heures du matin, Giordani retourne au plus vite à son PC de bataillon à Vrizy pour régler les détails de l'opération. Une contre-attaque parallèle en direction de Voncq doit être conduite avec l'appui du 4e BCC (FCM 36) sur la rive droite de l'Aisne.

La marche d'approche

L'opération combinée du 5e RICMS et du 7e BCC doit s'effectuer en trois bonds. *Premier bond* (**O1**) : de l'ouest à l'est, lisières nord du village de Roche, cote 105. *Deuxième bond* : cote 133 - cote 126 (**O2**). *Troisième bond* (**O3**): boucle de l'Aisne entre lisières est d'Attigny et lisières ouest de Semuy.

Pendant que Giordani, accompagné de Join-Lambert, se rend au PC du bataillon d'infanterie coloniale, le lieutenant Delorme (officier de renseignements du 7e BCC, adjoint au chef de bataillon) est envoyé à la rencontre de la colonne de chars pour la guider. Sous un très violent tir d'artillerie, il la conduit de Vouziers à Vrizy. Le char de l'aspirant Cassier (1re compagnie) est immobilisé par un obus. À 2h30, après cette avance pénible, les chars entrent dans Vrizy en flammes. Liaison est prise avec le commandant du III/5e RICMS et, peu après, le groupement mixte part prendre sa position de départ sur le chemin reliant la cote 112 à la cote 104. Le dispositif pour la contre-attaque est le suivant :

En **premier échelon** : à droite, en appui de la 2e compagnie du III/5e RICMS, deux sections de chars de la 3/7e BCC : celle du sous-lieutenant Levitte (avec à sa gauche le char du caporal-chef Lunven et à sa droite celui du sergent Guy Steinbach) et celle de l'aspirant Guy Bavard. À gauche, en appui de la 9e compagnie du III/5e RICMS, deux sections de la 2/7e BCC : celle du sous-lieutenant Danne et celle de l'aspirant Bauknecht.[10]

En **deuxième échelon**, les deux sections de la 1/7e BCC. La seule complète, celle de l'adjudant-chef Pierre (médaillé militaire le 2 juin suite à son action le 14 mai) a pour mission le nettoyage des boqueteaux nord de la côte 122 puis une progression sur l'axe Roche - Rilly-aux-Oies, en situation d'intervenir à tout instant, soit sur la gauche, soit sur la droite. La section Cassier, déjà maigre avec seulement deux appareils au départ, n'en possède plus qu'un seul, l'autre — celui de l'aspirant — ayant été immobilisé sur la route au sud de Vrizy. L'unique char lui restant est monté par le capitaine Join-Lambert.

LE 7e BCC AU COMBAT D'ATTIGNY

Le ruisseau « La Loire » étant infranchissable, les chars doivent tous emprunter le pont sud de Roche (route Roche - Vrizy), ce qui impose aux appareils d'effectuer un détour long et dangereux. Depuis Vrizy jusqu'à la position de départ (cote 112 - chemin allant de la cote 112 à la cote 104), les chars nettoient les boqueteaux où se sont infiltrés quelques éléments ennemis. À 4 h 15, toutes les liaisons ayant été prises avec l'infanterie, les chars débouchent de la route, traversant les bois du marais de Loisy. Couvert sur sa droite par l'attaque du 4e BCC à l'est de l'Aisne en direction de Voncq, et favorisés par le brouillard, les FCM avancent rapidement, neutralisant les résistances ennemies surprises. Ils progressent ainsi sur plus de 5 km, entraînant avec brio le III/5e RICMS qui occupe immédiatement les objectifs conquis (village de Roche, cote 105 à droite, cote 133 à gauche). Un avion ennemi suit à très basse altitude la progression, la jalonnant par des fusées. Aussi lorsque l'infanterie s'installe sur l'objectif, un violent tir d'artillerie est déclenché par les Allemands. La liaison avec l'infanterie se maintient pourtant et, sur ordre du chef de bataillon, la progression peut reprendre sur le deuxième objectif malgré un bombardement intensif.

Les FCM 36 progressent de plus de 5 km, entraînant avec brio les Sénégalais

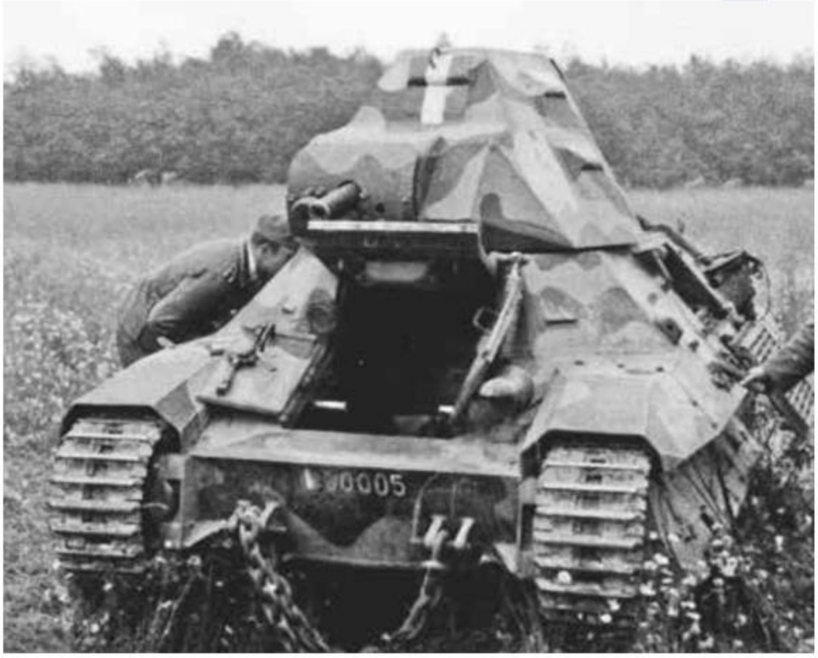
Avec les sections de la 3e compagnie

À l'est, peu après le départ, la progression des FCM est gênée par de nombreux coups de feux, semblant provenir du plateau de Voncq. Les boqueteaux au nord de la cote 105 sont cependant neutralisés et occupés. Les ilots de résistance du 18e RI (36e DI) encerclés depuis la veille à la ferme Fontenille, sont dégagés par nos chars. Mais en dépit de plusieurs tentatives des FCM, l'infanterie ne parvient pas à déboucher des bois de la cote 105. À chaque tentative, elle est aussitôt clouée au sol par de violents tirs d'armes automatiques venant de Voncq où l'attaque du 4e BCC ne semble pas déboucher. Prises sous le feu de l'artillerie, les deux sections de chars opérant dans ce compartiment de terrain ont quatre appareils touchés et immobilisés.

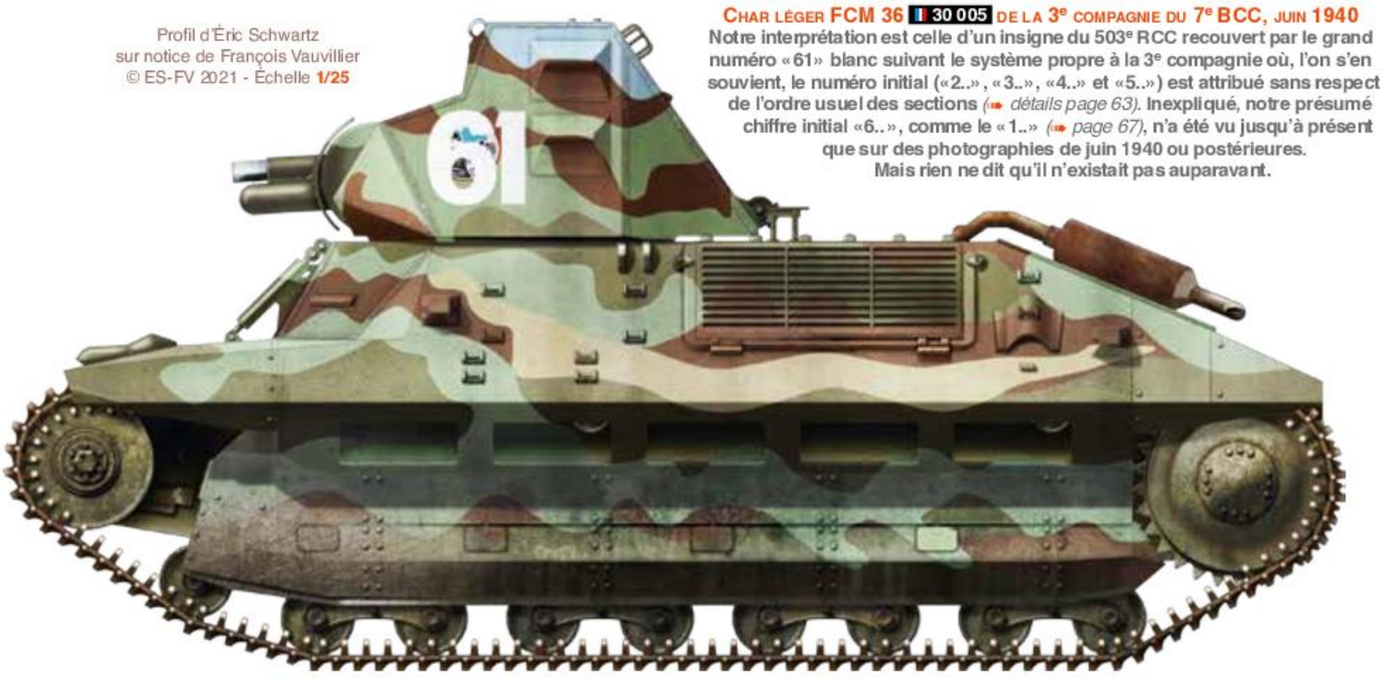
Le sergent Guy Steinbach témoigne : « *Quand nous avons contre-attaqué, les Allemands étaient déjà derrière nous. C'était un piège et l'artillerie ennemie nous a très violemment pris à partie et littéralement décimés. Un tir a touché ma tourelle ; j'ai perdu connaissance. Le conducteur de mon char a tout de même réussi à me remettre sur pied et nous avons foncé sur le canon allemand que nous avons détruit. C'est probablement à ce moment-là que le char de mon chef de section a été touché. Ses occupants, le* [sous-]*lieutenant Levitte, un homme d'exception, et* Arnaud, *son mécanicien, ont été tués.* »

Son char finalement détruit, Steinbach parvient à traverser les lignes allemandes avec son mécanicien et le sous-lieutenant Danne, dont le **30 055** a également été détruit. Notre sergent devient chef de la section Levitte cruellement éprouvée.

Autre char rarement vu parmi ceux perdus le 10 juin devant Attigny, le **30005** appartient quant à lui à la **3e compagnie**. Sa tourelle, outre le drapeau tricolore peint à l'avant (et à l'arrière également), présente sur le flanc gauche un insigne difficile à discerner, dont l'explication possible est donnée ci-dessous. Le peu de documents retrouvés à ce jour ne permet pas de déterminer si ce char a porté un as, ni s'il a reçu le support de tir contre avions. *(Coll. Régis Potié)*



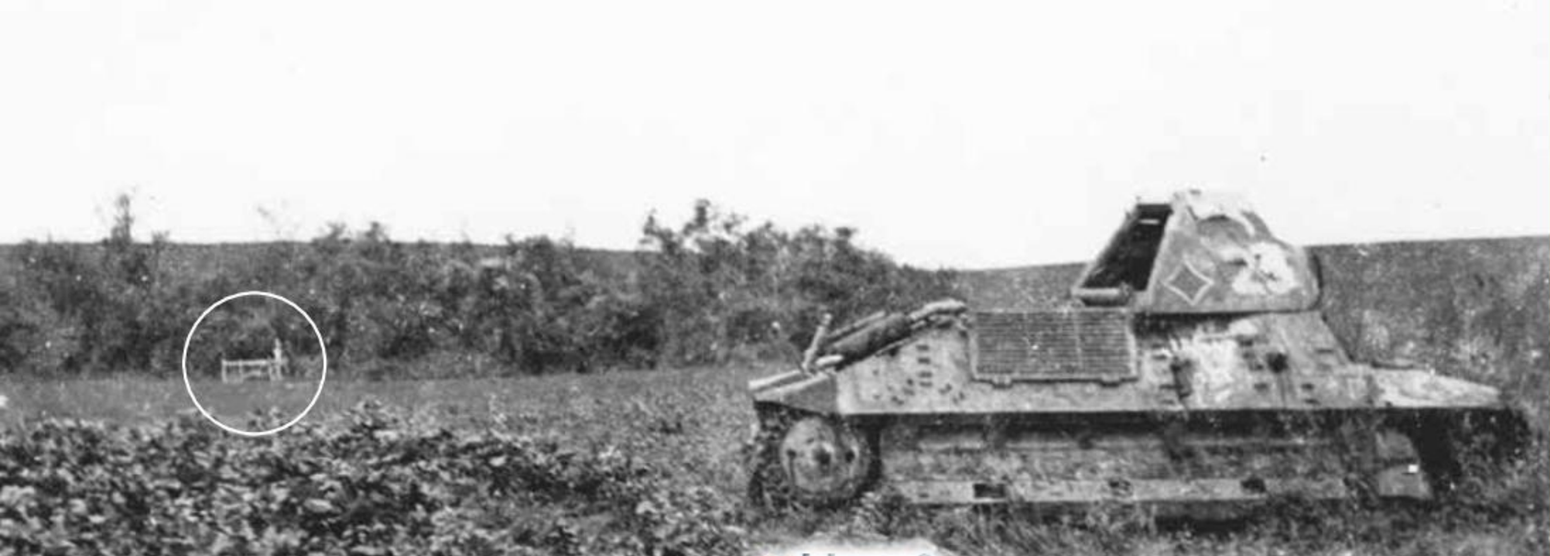
Coll. Régis Potié

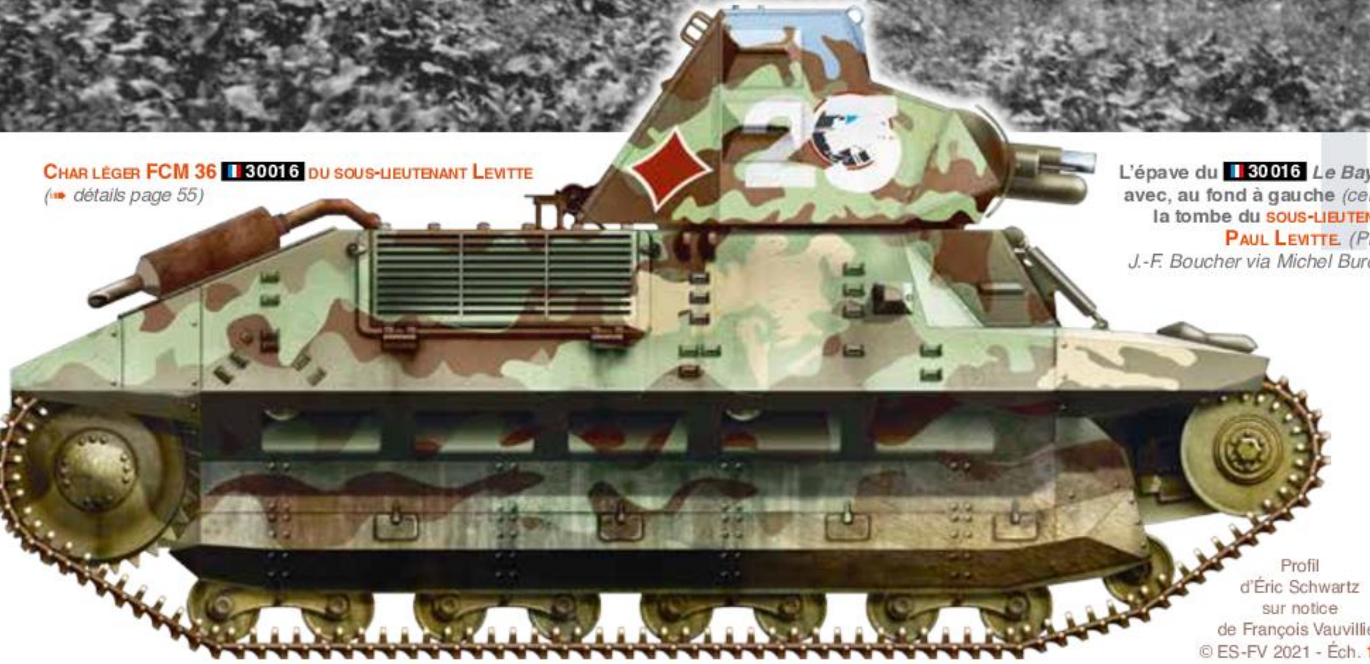


Profil d'Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle 1/25

Char léger FCM 36 30 005 de la 3e compagnie du 7e BCC, juin 1940
Notre interprétation est celle d'un insigne du 503e RCC recouvert par le grand numéro « 61 » blanc suivant le système propre à la 3e compagnie où, l'on s'en souvient, le numéro initial (« 2.. », « 3.. », « 4.. » et « 5.. ») est attribué sans respect de l'ordre usuel des sections (➠ *détails page 63*). Inexpliqué, notre présumé chiffre initial « 6.. », comme le « 1.. » (➠ *page 67*), n'a été vu jusqu'à présent que sur des photographies de juin 1940 ou postérieures. Mais rien ne dit qu'il n'existait pas auparavant.

Note
10. Georges Bauknecht, qui était sergent à la CE, a été fraîchement nommé le 30 mai.

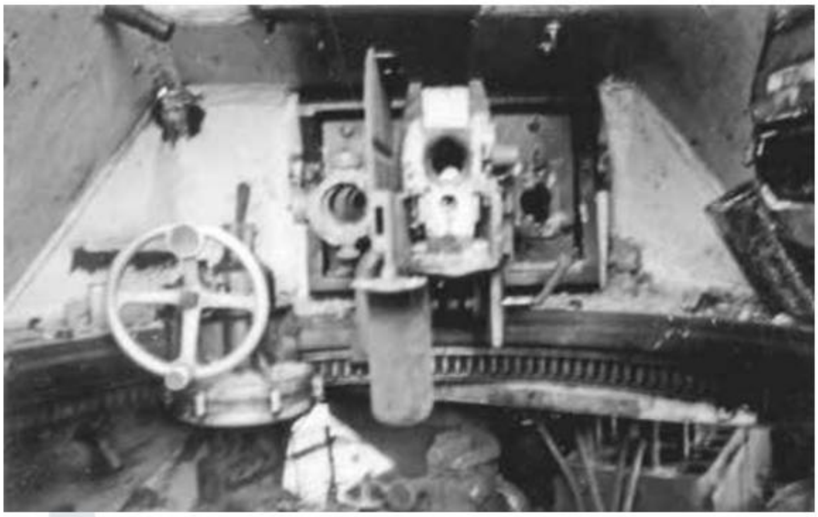




Char léger FCM 36 30016 du sous-lieutenant Levitte
(➠ *détails page 55*)

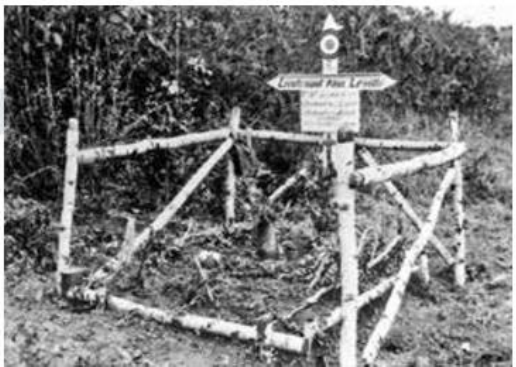
L'épave du 30016 ***Le Bayard*** **avec, au fond à gauche** *(cerclé)* **la tombe du sous-lieutenant Paul Levitte.** *(Photo J.-F. Boucher via Michel Bureau)*

Profil d'Éric Schwartz sur notice de François Vauvillier © ES-FV 2021 - Éch. **1/25**



L'épave du 30016 est encore en bon état lorsque, au printemps 1941, a été prise cette vue intérieure de la tourelle. La mitrailleuse a été retirée. En haut à gauche, c'est probablement l'impact d'un obus qui a mortellement blessé Arnaud. Levitte a été tué à l'extérieur du char en essayant de sortir son mécanicien. *(Photo J.-F. Boucher via M. Bureau)*

À la même époque, la tombe du sous-lieutenant (➠ *GBM 92 p. 84*) **est enclose par une patrouille de scouts (Paul Levitte avait été Scout de France) et la croix de bois, repeinte, est complétée et décorée d'une cocarde.** *(Coll. anciens des chars via Stéphane Bonnaud)*



Nous avons évoqué précédemment, par le détail (➠ *GBM 92 pages 84-85*), la fin du sous-lieutenant Levitte et de son mécanicien. Nous n'avions pas alors publié un témoignage de sa cousine, emblématique de ceux qui n'ont pas de nouvelles d'un proche présumé disparu et très souvent tué au combat : « *Nous sommes enfin réunis chez tante Lyllée* [mère de Paul], *au 20, boulevard Émile-Augier. Son fils aîné Pierre, mes parents, mes frères et moi* [éparpillés pendant l'exode]. *Trois mois se sont écoulés depuis les terribles combats de juin, trois mois sans aucune nouvelle de Paul. L'attente devient insoutenable. André propose à tante Lyllée d'écrire aux maires des petites villes des Ardennes où Paul s'est battu. Dans ce monde bouleversé où la communication se fait si difficilement, il faut arriver à savoir si Paul est tombé là... ou s'il est ailleurs.*

Les réponses aux lettres envoyées arrivent jour après jour, négatives. Nous attendons la dernière d'entre elles qui doit venir d'Attigny. [...] *Oui, les habitants de Rilly de retour d'exode ont retrouvé bien des corps à demi-ensevelis : des Sénégalais de l'infanterie que protégeaient les chars et, à la lisière d'un boqueteau, une tombe sous la forme de terre amoncelée avec l'inscription du nom et du grade de Paul. Après l'angoisse contre laquelle notre chère tante Lyllée avait lutté tout l'été, il lui fallait maintenant vivre le deuil le plus cruel. André, malheureux, décide sans attendre de se rendre à Chuffilly, hameau proche de Rilly. Ses amis Motel le mettent en rapport avec leurs cousins agriculteurs, les Dussigne.*

Papa, maman, tante Lyllée, Pierre [Levitte] *et moi descendons à la seule gare qui dessert la région. Monsieur Dussigne est là, avec l'unique carriole tirée* *par un cheval dont il dispose alors pour sa ferme. Il nous mène jusqu'à la route romaine en lisière du versant de la colline où a eu lieu la bataille entre les chars légers et les redoutables antichars allemands, munis de canons antichars supérieurs aux nôtres. Ils perçaient aisément le blindage de nos chars légers. Trois chars restés sur le terrain témoignent de cet ultime engagement. En lisière du petit bois qui longe le champ, nous apercevons la tombe, c'est-à-dire le monticule de terre qui couvre le corps de Paul. Les habitants, dès leur retour, l'ont honoré : une croix de bois porte son nom, son grade, sa date de naissance : 23 janvier 1916, et celle de sa mort : 10 juin 1940... Nous restons là un grand moment...* »

> « Une croix de bois porte son nom, son grade, sa date de naissance et celle de sa mort »

Avec les sections de la 2e compagnie

À l'ouest du village de Roche, les deux sections de chars suivies par les tirailleurs progressent jusqu'à la cote 133 et les bois environnants qu'elles neutralisent et occupent. Cinq appareils sur six sont touchés, soit par des armes antichars, soit par l'artillerie. Deux ont une chenille coupée, un autre reçoit un obus dans le moteur, deux autres sont immobilisés par le tir de l'artillerie. Quelques éléments ennemis qui sont restés cachés dans Roche prennent les Sénégalais à revers en dépit de l'attaque parallèle du 4e BCC sur Voncq. Vers 9 heures, on apprend que celle-ci a échoué, que l'ennemi s'est infiltré dans les marais de Loisy et qu'enfin, malgré l'intervention de la section Pierre (deuxième échelon), il est impossible de nettoyer le bois par suite de l'absence d'éléments d'infanterie en réserve.

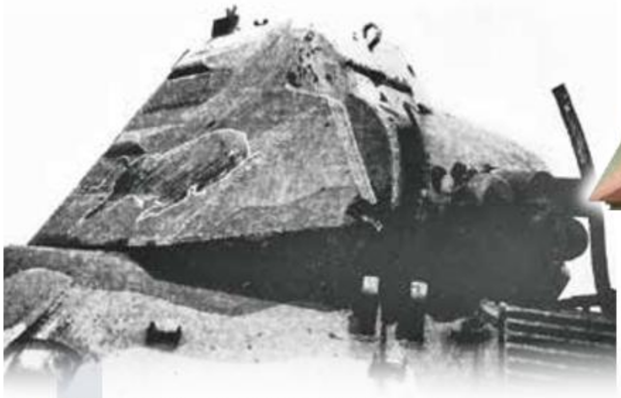
Le rapport de Giordani, repris dans l'*Historique* de 1942, indique que les trois chars «*restants*» [11] se replient au sud du ruisseau La Loire. Ces trois appareils sont postés en DCB (défense contre blindés), à

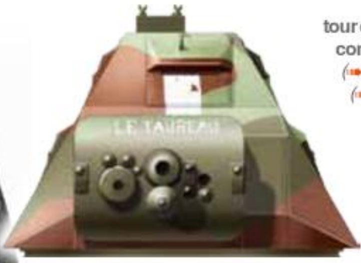
Note

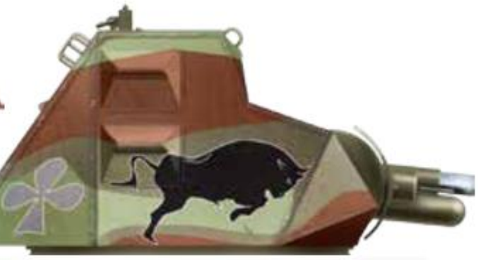
[11] Comprenons qu'il n'est pas question ici des appareils de la section Pierre mais des deux chars des sections engagées à l'est (3/7e BCC) et du char des sections engagées à l'ouest (2/7e BCC).

Drapeau avant de tourelle

La note du 5 juin 1940 du général Bourguignon ne prescrit pas d'emblème national vers l'avant du char, pour l'excellente raison que l'armement doit toujours faire face à l'ennemi et qu'il ne faut pas offrir à ce dernier une cible additionnelle. Pourtant, pris dans leur élan, les hommes des 7e et 4e BCC vont étendre la mesure à la face avant de leurs tourelles, sous diverses formes et emplacements, comme on le voit, entre autres, sur le 30088 (➠ *page 65*)**. Mais sur le 30055** ***Le Taureau,*** (➠ *ci-contre*)**, la décoration est restée limitée à la bande blanche centrale.**





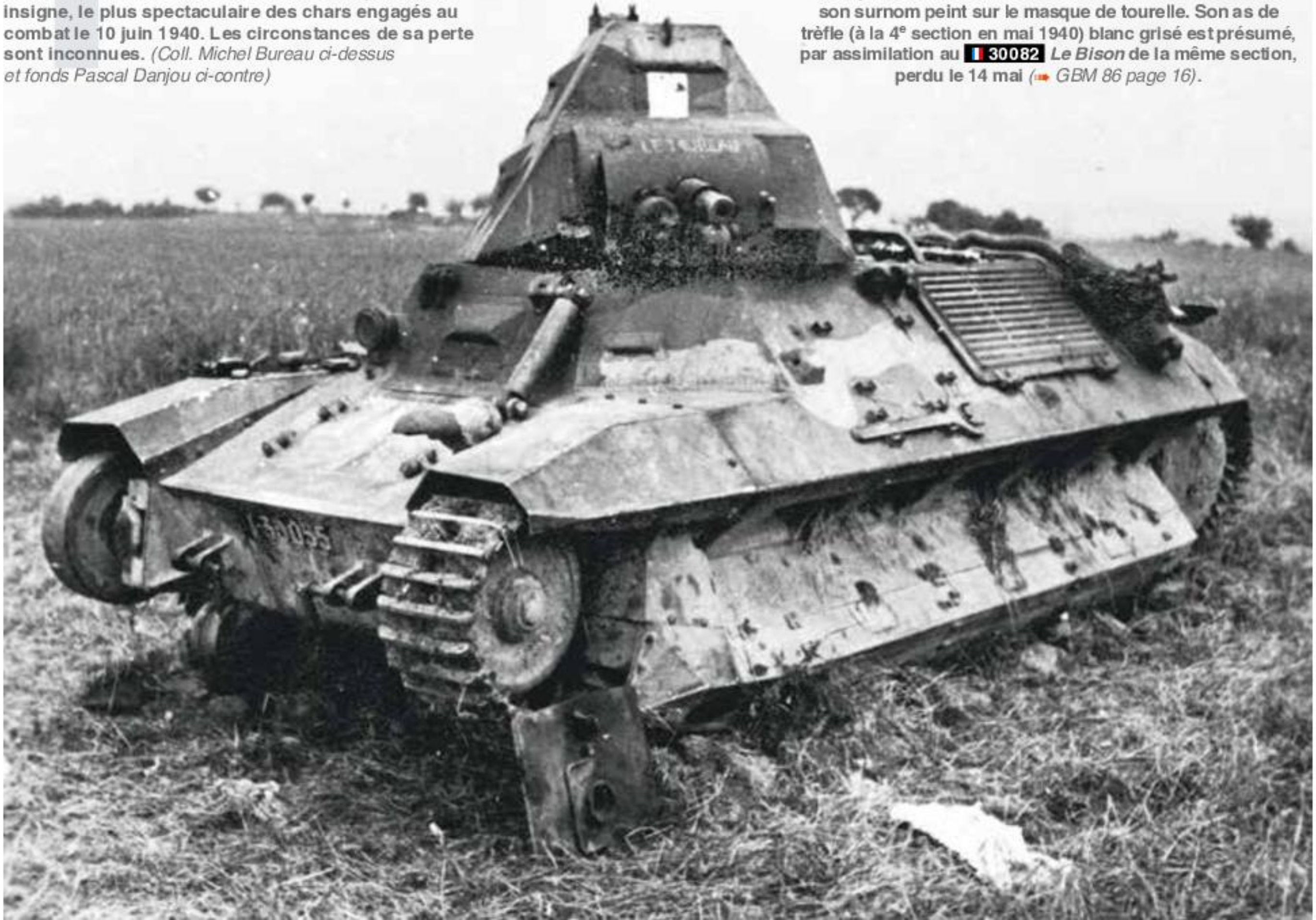


Illustrations
d'Éric Schwartz
sur notices
de François Vauvillier
© ES-FV 2021 - Éch. **1/25**

Tourelle du 30055 ***Le Taureau,***
2e compagnie du 7e BCC, juin 1940

Le superbe dessin de taureau dont elle est ornée illustre son surnom peint sur le masque de tourelle. Son as de trèfle (à la 4e section en mai 1940) blanc grisé est présumé, par assimilation au 30082 ***Le Bison*** **de la même section, perdu le 14 mai** (➠ *GBM 86 page 16*)**.**

Le 30055 ***Le Taureau*** **que nous attribuons — sous réserve — au sous-lieutenant Danne, est, par son insigne, le plus spectaculaire des chars engagés au combat le 10 juin 1940. Les circonstances de sa perte sont inconnues.** *(Coll. Michel Bureau ci-dessus et fonds Pascal Danjou ci-contre)*



LE 7e BCC AU COMBAT D'ATTIGNY, 10 JUIN 1940

la clairière ouest des marais de Loisy (à la cote 113, note l'*Historique*) où ils frayent au IIIe bataillon du 5e RICMS, le passage à travers l'infanterie ennemie et lui permettent de s'installer défensivement sur la cote 124. Un officier est envoyé à Cœgny et les chars reçoivent l'ordre de se replier sur Grivy-Loisy, en se frayant le passage à travers l'infanterie ennemie. L'*Historique* précise [12] leur mission :

1) rétablir la liaison avec la division ;

2) protéger le dégagement du bataillon.

Sur les trois chars en question, un seul réussit à atteindre Grivy-Loisy, les deux autres ayant été immobilisés, l'un par suite de panne mécanique (bielle coulée), l'autre ayant eu sa chenille coupée par une arme antichar. L'*Historique* indique [13] que c'est celui du capitaine Join-Lambert, commandant la compagnie de marche, qui réussit à traverser les lignes ennemies et à rendre compte de la situation au général commandant la 36e DI. Or ce char est à la 1re compagnie au début de l'engagement (section Cassier) et ne peut donc pas être l'un des trois rescapés des combats précédemment signalés par Giordani, sauf si Join-Lambert, ayant changé de char, est monté à bord d'un autre appareil au cours du combat ou lors du repli.

Les éléments restants du 7e BCC sont regroupés vers 15 heures dans la région de Vouziers. Giordani dénombre alors quatre chars rescapés, hélas sans plus de détail, [14] mais il donne un relevé, numéro par numéro, des 12 appareils perdus lors du combat du 10 juin :

– à la 1re compagnie, les **30007** et **30054**, soit deux chars perdus sur quatre engagés ; [15]

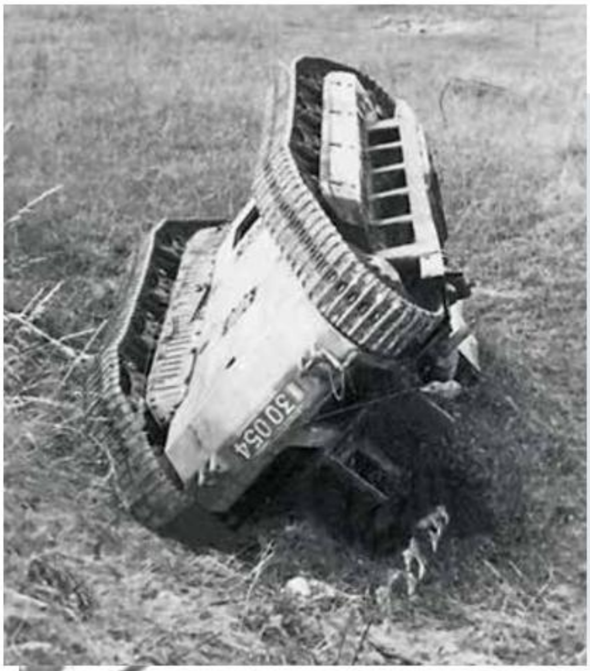
– à la 2e, les **30026**, **30028** *Le Maho*, **30031**, **30055** *Le Taureau* et **30092**, soit cinq chars sur six ;

– et à la 3e, cinq sur six également : les **30005**, **30010**, **30016** *Le Bayard* « 23 », **30087** « 32 » et **30088**.

Soit bien 12 chars sur les 16 ayant effectivement participé au combat, mais selon une ventilation qui ne devrait pas être celle-ci.

Dans un rapport succinct du 15 juillet 1940, le général Bourguignon écrit non sans emphase : « *Bientôt l'objectif situé à 5 km de la base de départ fut atteint. À ce résultat si héroïquement obtenu, contribuait cette fois encore le sous-lieutenant Levitte dont la bravoure chevaleresque était déjà légendaire au bataillon. Déjà fait chevalier de la légion d'honneur à la suite de l'engagement du 14 mai, cet officier s'est littéralement jeté sur l'ennemi à la ferme Fontenille, entraînant par son ardeur toute sa section qui infligea de lourdes pertes à l'ennemi. Cet officier n'a pas été revu. Plus jeune mais non moins résolu, l'aspirant Bauknecht, promu tout récemment, donna aussi toute la mesure de sa bravoure. Son héroïque exemple, joint à son mépris du danger, entraîna ses équipages dans un élan magnifique. Aucun d'eux n'a été revu après le franchissement de la crête 133 à 4 km de la base de départ. L'aspirant Bavard, déjà cité à la suite du combat du 14 mai, n'a également pas été revu, après avoir changé plusieurs fois de char.* »

Sur les 16 chars effectivement engagés dans l'attaque d'Attigny, 12 ne reviennent pas



Le char 30 054 de la 1re COMPAGNIE s'est-t-il renversé au cours du combat ou son épave a-t-elle été basculée par les Allemands pour dégager la route ? Aucun témoignage retrouvé ne permet de le savoir. Quant à la vue ci-dessous, malgré la similitude de la situation du char, il subsiste un doute sur son identité. Nous le donnons sous réserve, tout en observant que la bande tricolore arrière avec partie blanche en fuseau est une très forte présomption d'un char du 7e BCC perdu en juin.
(DR ci-contre et coll. Régis Potié ci-dessous)

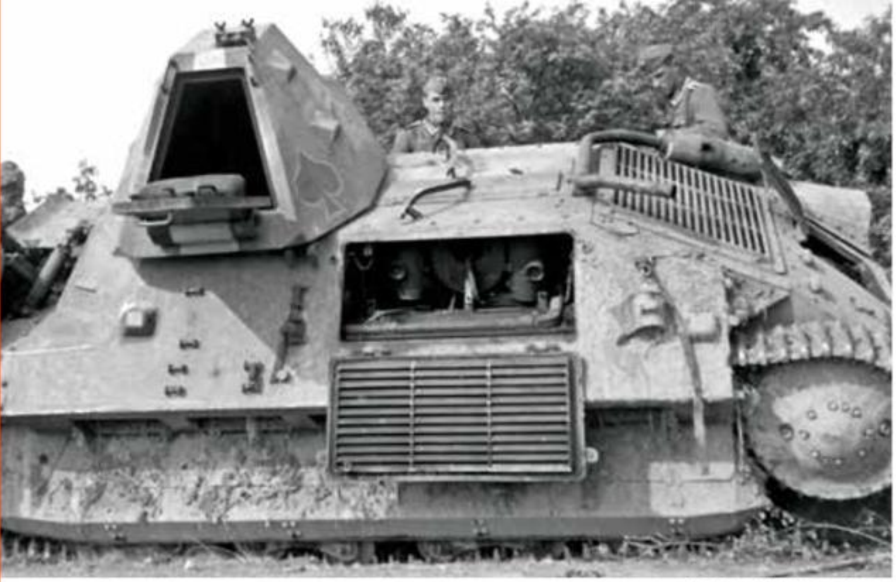
NOTES

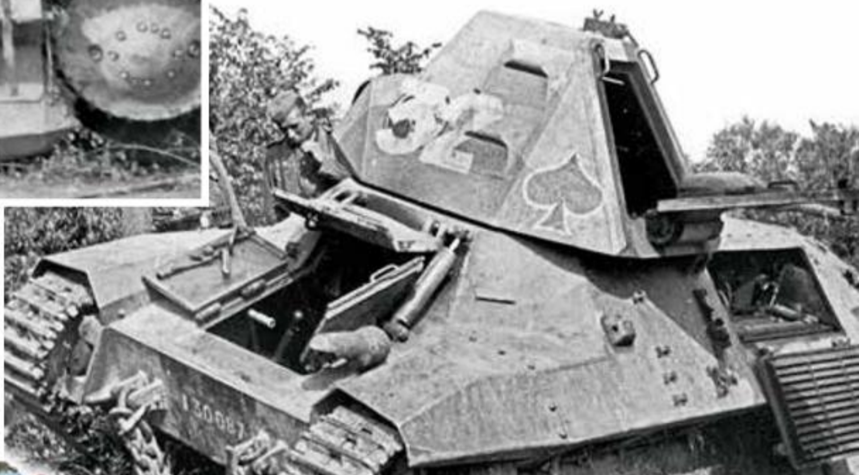
[12] Précision ne figurant pas dans le rapport original du chef de bataillon Giordani.

[13] *Ibid.*

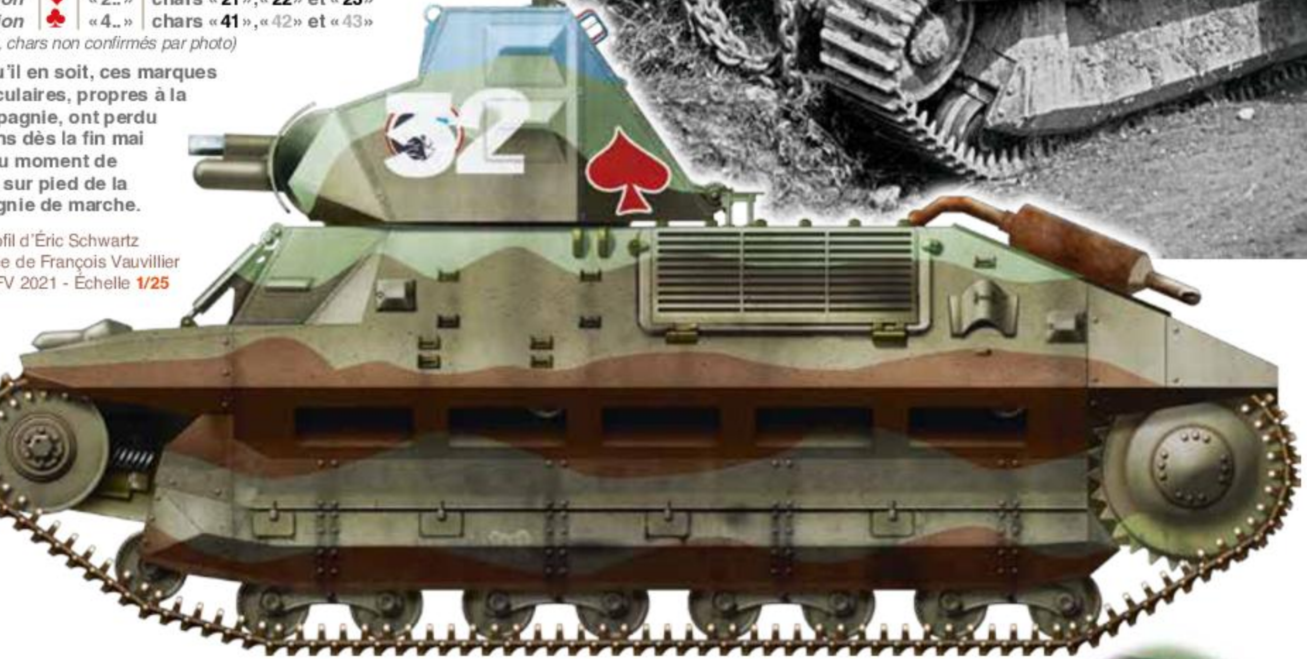
[14] Il s'agirait logiquement du char de Join-Lambert et des trois appareils de la section Pierre (1re compagnie).

[15] Étant exclu le char de Cassier immobilisé avant le combat, lors de la progression vers la ligne de départ. Mais comme le bilan total déclaré de la journée du 10 juin est de 12 chars perdus, l'on est en droit d'en déduire que le char de Cassier a été récupéré (par Join-Lambert qui aurait changé de char ?), ce qui porterait à cinq, et non quatre, le nombre de chars ayant réchappé de l'attaque.





Parmi les nombreux détails techniques que révèlent ces deux photographies, le SUPPORT DE TIR CONTRE AVIONS placé sur la tourelle, avec ses deux écrous papillon, est particulièrement mis en évidence.
(Coll. Régis Potié ci-dessus et Michel Bureau ci-contre)



CHAR LÉGER FCM 36 30 087
DE LA 3e COMPAGNIE DU 7e BCC, JUIN 1940
Au moment de la peinture de son grand numéro blanc, cet appareil était le deuxième char (« ..2 ») de sa section. La raison pour laquelle la 1re section était représentée par un « 3.. » demeure un mystère, comme d'ailleurs le choix des autres chiffres attribués aux sections, choix échappant à toute logique apparente :

1re section	♠	« 3.. »	chars « 31 », « **32** » et « 33 »
2e section	♥	« 5.. »	chars « **51** », « 52 » et « 53 »
3e section	♦	« 2.. »	chars « **21** », « **22** » et « **23** »
4e section	♣	« 4.. »	chars « **41** », « 42 » et « 43 »

(en grisé, chars non confirmés par photo)

Quoi qu'il en soit, ces marques spectaculaires, propres à la 3e compagnie, ont perdu leur sens dès la fin mai 1940, au moment de la mise sur pied de la compagnie de marche.

Profil d'Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle **1/25**

Huit morts pour la France

Ce que l'on connaît avec certitude à l'issue de cet ultime engagement, c'est l'état des pertes humaines avec la mort au combat de huit membres d'équipage :

– *à la 1re compagnie*, sergent Élie Rivoalen ;

– *à la 2e compagnie*, aspirant Georges Bauknecht et chasseur Robert Gibier (pilote de Bauknecht sur le **30092**, leurs tombes respectives se trouvent à côté du char), caporal-chef Louis Le Bleiss et chasseur Maurice Dubois (pilote de Le Bleiss ?) ;

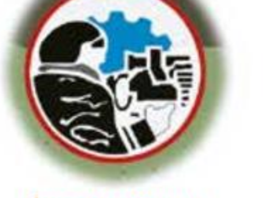
– *à la 3e compagnie*, sous-lieutenant Paul Levitte et chasseur de 1re classe René Arnaud (**30016** *Le Bayard* « 23 »), sergent Marius Dubacq.

En ce qui concerne les blessés, voici le témoignage du docteur Fleury : « *Le matin du 10 juin, on m'apporte (à 7h45, l'adjudant Fourcade de la 2e compagnie en VTO)*[16] *mon ami Pierre Cassier* [1re compagnie], *grièvement blessé près d'Attigny et portant une énorme plaie dont la porte d'entrée était fessière droite et l'orifice de sortie au pli de l'aine. Je vois au fond de la plaie, battre l'artère fémorale dénudée. Il a eu de la chance. Son pansement n'est pas difficile et la sanitaire l'emmène immédiatement vers l'hôpital d'évacuation le plus proche. Je le retrouverai après l'armistice, à l'hôpital de Castelnaudary où il a parfaitement récupéré. Dans la journée, je conduis mon ami* [René] *Chassedieu* [SE de la 3e compagnie) *qui a reçu un petit éclat dans la région deltoïdienne gauche* [bras gauche]. *Il nous rejoindra au cantonnement de Monbrun dans le Gers.* »

Notons encore, parmi les blessés, l'évacuation dans l'après-midi, du sergent Jean Hullot (2/7e BCC) et celle du caporal-chef Xavier Lunven (3/7e BCC), pour contusions multiples reçues le matin.

MOUVEMENT DE REPLI DU BATAILLON

Dès le 10 juin au soir, le 7e BCC n'ayant plus que quatre chars, d'ailleurs incapables de combattre, reçoit l'ordre de se regrouper à Laval et Wargemoulin où cantonnent déjà la CE et les éléments sur roues des compagnies de combat et de gagner le lendemain le cantonnement de Brizeaux, au sud



INSIGNE DE TOURELLE
(503e RCC PUIS 7e BCC)
Les couleurs données sont supposées d'après les densités observées sur photographies d'époque. Dans son excellent *Trackstory* n° 7, le regretté Pascal Danjou indique que la couleur de la roue dentée varie en fonction de la compagnie.

NOTE

[16] Voiture de tourisme ordinaire.

Le 11 juin, le bataillon compte encore six chars mais aucun n'est propre au combat

Cette photographie est la seule retrouvée à ce jour de l'épave d'un char de la **2e COMPAGNIE** mais le cadrage nous prive de son numéro. Cependant, l'examen minutieux du bariolage de l'aile avant a permis de l'identifier comme le **30 028** *Le Maho (➠ page 54)* perdu le 10 juin 1940. Son as de cœur blanc conduit à modifier l'organigramme des 1re et 2e sections tel que nous l'avions donné, sous réserve, dans GBM 86 pages 16-17. Aux pieds de l'appareil gît le corps d'un tirailleur sénégalais du 5e RICMS. *(Fonds Pascal Danjou)*

de la forêt de l'Argonne. Le **11 juin**, afin d'échapper aux bombardements de la Luftwaffe, le mouvement s'effectue en onze rames de véhicules se déplaçant à quinze minutes d'intervalle l'une de l'autre. Les véhicules sur roues par La Croix-en-Champagne, Auve, Saint-Mard-sur-Auve, Gizaucourt, Braux-Saint-Rémy, Villers-en-Argonne, Passavant, Brizeaux et les éléments chenillés par Laval, Hans, Valmy, Gizaucourt, Braux-Saint-Rémy, Brizeaux (Meuse). Le mouvement se termine à 17 heures sans incident. Le même jour, le PEB2 indique réceptionner les FCM n° **30022** et **30083**. Dès lors, le bataillon compte encore six chars, tous indisponibles. [17]

La journée du **12 juin** est mise à profit pour remettre de l'ordre dans les unités et vérifier le chargement des véhicules. Dans l'après-midi les événements se précipitent. À 13 heures, le bataillon reçoit du GBC l'ordre d'envoyer un camion d'essence ravitailler les unités du 67e BCC (➠ *GBM 126)* en panne sur la route Sainte-Menehould - Suippes. À 19 heures, le GBC envoie l'ordre de se replier sur Loisey et convoque le commandant au PC. En arrivant, le chef de bataillon apprend que :

1) les Allemands ont franchi la Marne à Châlons, dans l'après-midi et marchent à toute vitesse sur Vitry-le-François ;
2) Le PC de l'armée s'est replié de Verdun à Chaumont ;
3) Le PC du CAC va se replier également.

À 22 heures, le général Bourguignon prescrit au 7e BCC de verser ses chars au parc de chars d'armée (élément avancé à Saint-Mihiel) et de se tenir prêt à faire mouvement pour aller percevoir d'autres matériels à l'arrière. Le sergent-chef Sorel (renseignements et transmissions) de la 3e Compagnie, note laconiquement dans ses carnets à la date du 12 juin : « *Nous assistons au départ des habitants. Départ précipité de Brizeaux à 22 heures.* »

De son côté, le médecin-lieutenant Fleury assortit cette annonce de la perspective d'une surprenante destination : « *Et de là nous partons pour une retraite nord-sud qui mérite d'être relatée car elle est remarquablement ordonnée par le commandant Giordani, dont l'intention est l'internement en Espagne.* »

À ce moment, le bataillon se trouve en mouvement à destination de Loisey. Tous les chars étant indisponibles, ils doivent être transportés par camions. [18] Il faut faire deux voyages. Comme le cantonnement de Loisey est à proximité de Tronville où se trouve le parc de chars d'armée (élément lourd), le commandant prescrit aux différentes rames de pousser jusqu'à Tronville-en-Barrois, d'y verser les chars au parc d'armée et de se tenir prêts à faire mouvement vers le sud. En même temps ; il adresse au général Bourguignon le compte-rendu suivant : « *En exécution de votre ordre du 12 juin, à 17 heures, les chars restants du bataillon étant tous indisponibles ; seront versés au parc de chars et embarqués avec lui sur le train. Les événements survenus après la réception de votre note m'ont incité à ne pas retenir près du*

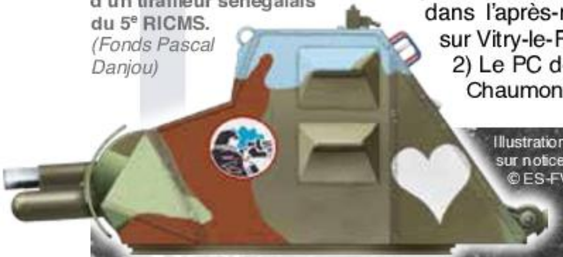
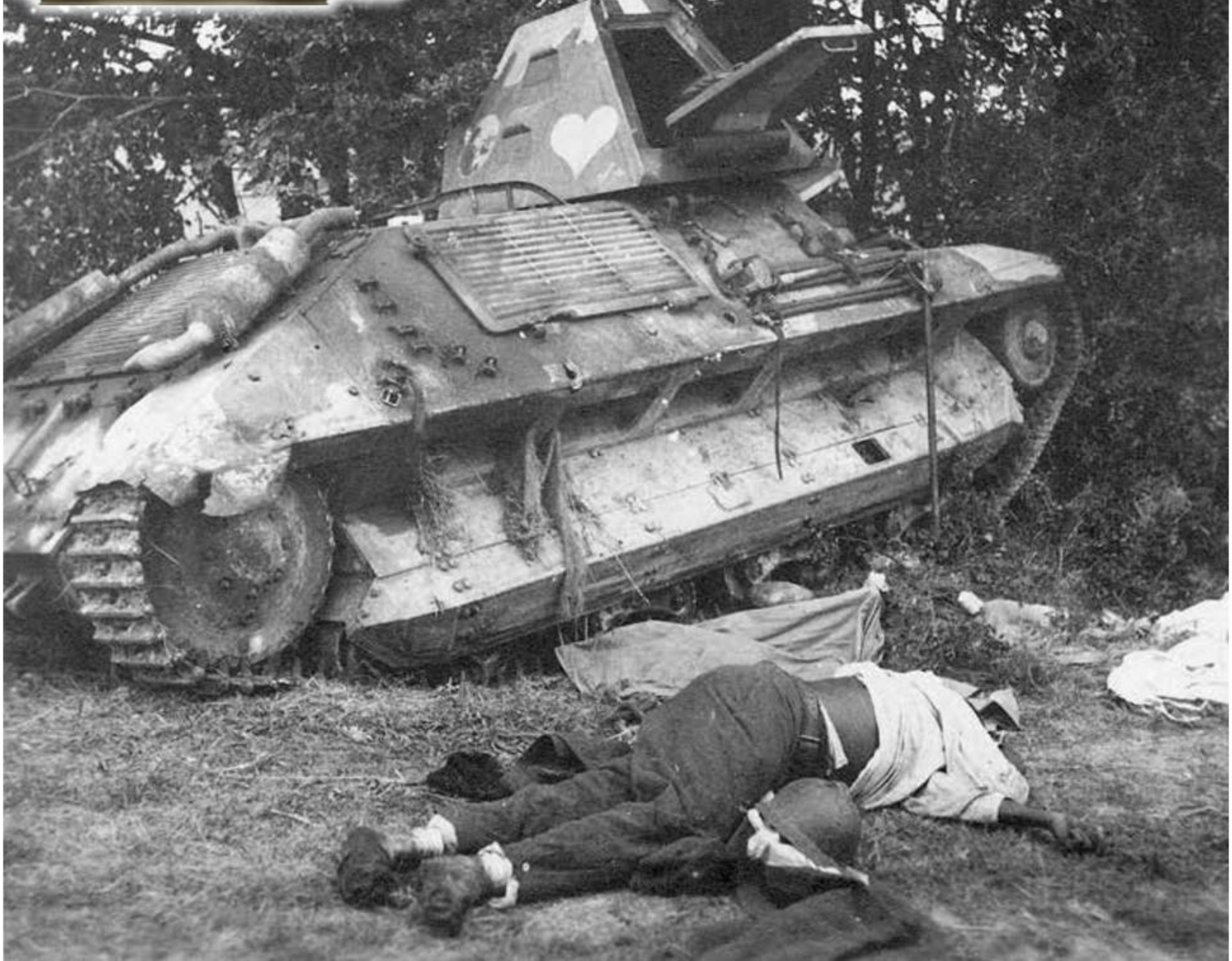
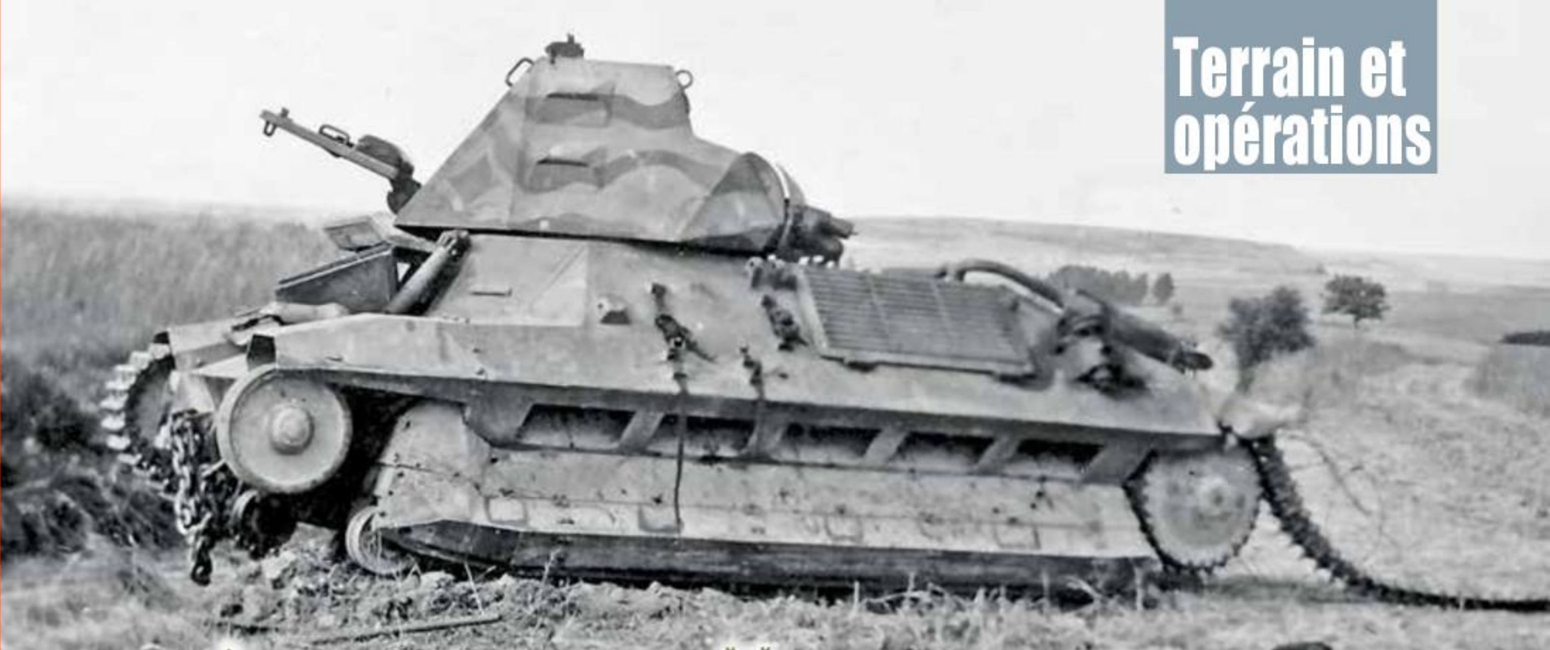
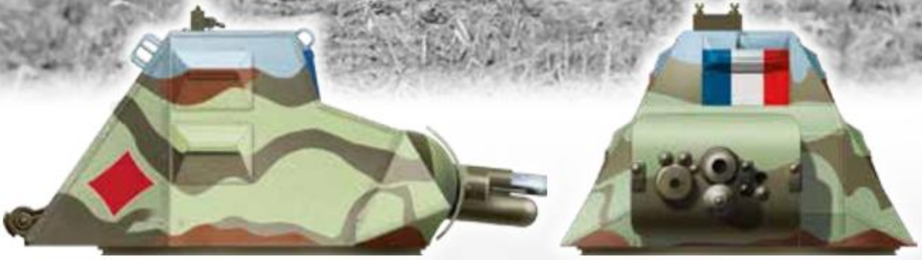


Illustration É. Schwartz sur notice F.Vauvillier - © ES-FV 2021



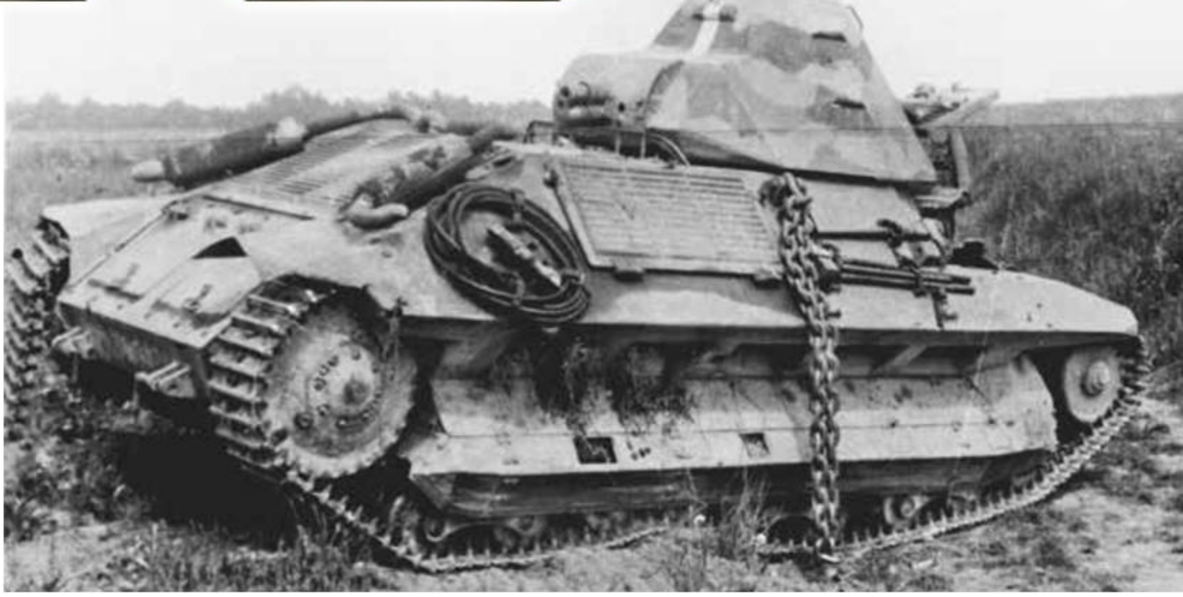




Illustrations d'Éric Schwartz sur notices de François Vauvillier © ES-FV 2021 Échelle **1/25**

Char léger FCM 36 30088 de la 3e compagnie du 7e BCC, juin 1940

Du fait que ce char ne possède aucun signe particulier, seul son numéro matricule, lui-même peu lisible, permet, par recoupement avec les archives, de l'attribuer au 7e BCC. En revanche, son as de carreau rouge (appartenance à l'ancienne 3e section) ne permet pas de déterminer s'il est affecté, en juin 1940, à la section Levitte ou à la section Bavard, la compagnie de marche ayant été composée de manière aléatoire avec les chars en état de combattre.



Vue sous ses deux profils, l'épave du 30088 présente des signes distinctifs limités. *(Coll. Régis Potié ci-dessus et Michel Bureau ci-dessous).*

parc le personnel n'ayant plus de chars. Je resterai au parc jusqu'à ce que les derniers appareils soient arrivés et embarqués. Les compagnies de combat et la CE sont dirigés d'urgence sur les environs de Chaumont (compagnie échelon à Andelot, compagnies de combat à Saint-Blin). Signé Giordani. »

Le regroupement à Tronville s'exécute assez péniblement, du fait de l'encombrement des routes. Ce n'est que le **13 juin**, à 5 heures, que les derniers détachements arrivent à destination. Les camions porte-chars, après avoir déchargé les premiers appareils en gare de Tronville, partent chercher les autres à Brizeaux, leur retour étant prévu pour 11 heures. Giordani donne l'ordre de laisser au parc des chars d'armée, sous le commandement du lieutenant Wallart, le détachement chargé de l'embarquement des chars. La CE fait mouvement à destination d'Andelot (Haute-Marne) par l'itinéraire Ligny, Villers-le-Sec, Dammarie-sur-Saulx, Montiers, Effincourt, Germay, Epizon, Busson. Les compagnies de combat gagnent Saint-Blin, par Ligny-en-Barrois, Menaucourt, Hévilliers, Biencourt-sur-Orge, Bure, Saudron, Cirfontaines-en-Ornois, Lezéville, Germay, Morionvilliers, Chambroncourt, Leurville, Orquevaux, Humberville. Le chef de bataillon reste à Tronville jusqu'à la fin de l'embarquement.

À 13 heures, l'embarquement terminé, il rejoint le gros du bataillon, vérifie l'installation des unités et leur prescrit de se reposer après avoir refait les pleins des véhicules. Dans la soirée, il se rend au PC du général Bourguignon, à la lisière du bois de Château-Villain (15 km sud de Chaumont). Il y apprend que les Allemands ont dépassé Vitry-le-François et reçoit l'ordre de poursuivre, dès le lendemain matin 14, le mouvement de repli et de s'installer dans la région au sud du PC. Revenu aussitôt à Andelot, il donne ses instructions pour le mouvement du lendemain.

Le **14 juin**, le bataillon doit cantonner à Villiers-sur-Suize et Leffonds (20 km sud de Chaumont). Le départ de la première rame a lieu à 7 heures. Vers 9 heures, alors que les derniers éléments quittent le cantonnement d'Andelot, le commandant apprend que les Allemands, suivant la vallée de la Marne, marchent sur Chaumont et ont atteint Joinville, à 30 km nord-ouest d'Andelot. Au même moment, le cantonnement est bombardé par avions.[19] Le comman-

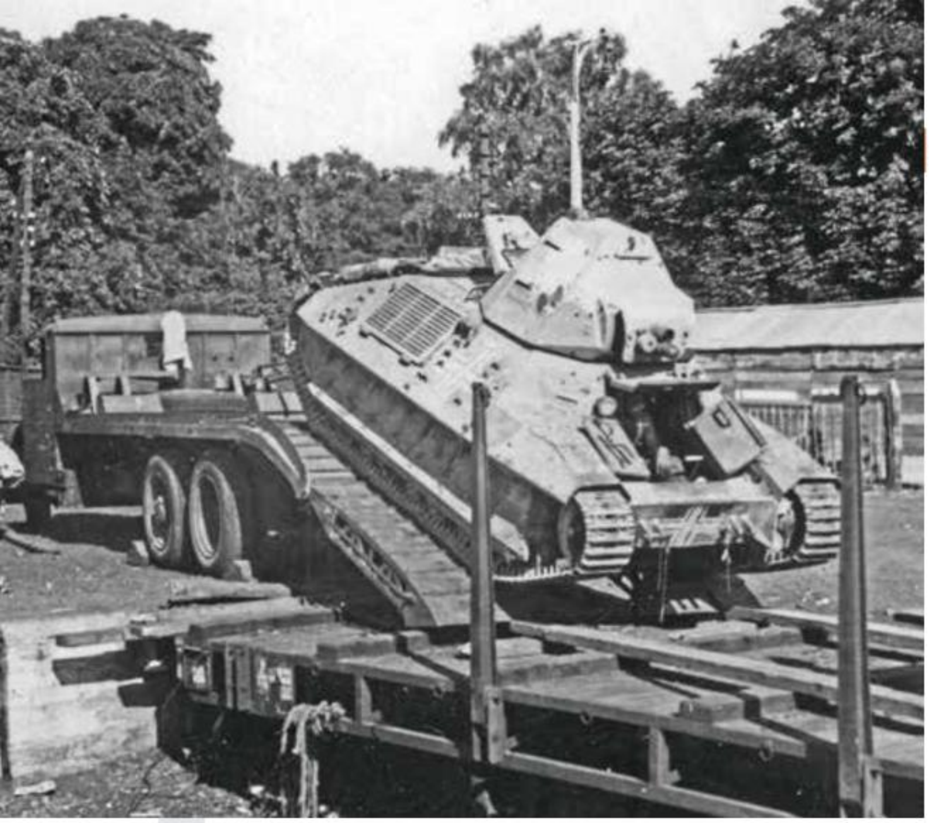
---

Notes

17. Sur les 21 présents au 5 juin (➡ *note 4 page 55)* moins 13 perdus le 10 juin, moins deux envoyés au PEB 2 le 11 juin.

18. Il s'agit de porte-char **Autocar** de fabrication américaine récupérés sur l'armée républicaine espagnole en février 1939. Une photographie du **M 22073** du 7e BCC a été publiée dans GBM 81 page 74.

19. Avions « *italiens* », précise l'*Historique*. On sait ce qu'il faut en penser.



Le transport occasionnel des FCM 36 par CAMIONS PORTE-CHARS modernes se poursuit après la saisie du matériel par les Allemands, comme on le voit ici avec un BERNARD DI6C chargeant sur wagon un appareil du 7e BCC. *(Coll. J.-F. Antoina)*

dant Giordani donne aussitôt aux unités l'ordre de presser le mouvement, d'éviter Chaumont bombardé et de passer à l'est de la ville. Puis il se rend au PC du général commandant les chars de l'armée. Là, il apprend que le PC se déplace et reçoit l'ordre de gagner Autun. Revenu à Leffonds, le commandant réunit les capitaines et leur explique la situation. Il décide alors, étant donné les événements, de ne pas s'arrêter à Villiers-Leffonds et de porter d'un seul bond les unités au sud de la route de Langres, Chatillon-sur-Seine. Il fixe comme cantonnement : Minot pour la CE et le PC du bataillon ; Saint-Broing-les-Moines pour les compagnies de combat.

Arrivé à 22 heures, le bataillon reprend dès 3 heures du matin, la route du sud, en vue de gagner Autun en passant par Précy-sous-Thil. Parties à 3 heures, les unités arrivent à l'entrée d'Autun vers 10 heures le 15 juin. Giordani les y a précédées, a pris contact avec le commandant de la place d'Autun et a fixé les cantonnements. Le PC du bataillon et la CE à Grande-Verrière, les compagnies de combat à Saint-Léger-du-Bois. Le sergent-chef Sorel précise : « *La* [3e] *compagnie se replie en bon ordre et bon moral, malgré la fatigue. Nous sommes obligés d'abandonner le camion Berliet en panne. Nous avons couché dans les dépendances de la comtesse Costa à Saint-Léger.* »

Dans la soirée, un ordre du général Bourguignon prescrit que les éléments de chars doivent franchir la Loire le plus tôt possible et se regrouper à Souvigny, ordre aussitôt transmis aux unités. Le mouvement doit commencer le lendemain dès l'aube.

Le **16 juin**, parti à 4h30, le bataillon arrive à Souvigny vers midi. Le mouvement est pénible à cause de l'encombrement des routes. Dans la soirée, le 67e BCC (commandant Valleteau, ➠ *GBM 126)*, le PEB4 (commandant Peyglet) et le PEB2 (commandant Giraud) arrivent également à Souvigny. Giordani prend le commandement de l'ensemble. Dans la matinée du 17 juin, il apprend que les Allemands ont passé la Loire à La Charité-sur-Loire et reçoit l'ordre de se replier sur la région d'Auzances (30 km au nord-est d'Aubusson). Départ à 11 heures pour la première rame, selon l'ordre de marche suivant : 7e, 67e, PEB4, PEB2.

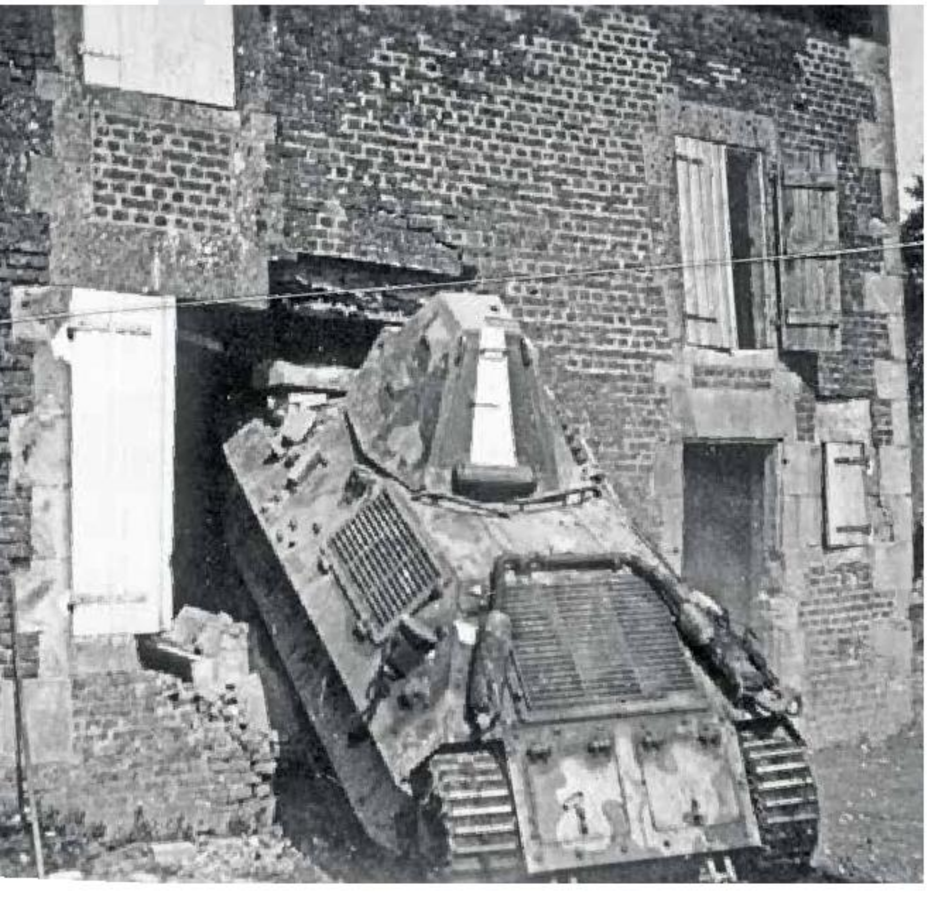
Privé de tous ses chars, le bataillon chemine dans les encombrements

Dans la nuit du 17 au 18 juin, Giordani reçoit un officier de liaison du général inspecteur des chars, le capitaine Vernhes, qui lui prescrit de continuer le mouvement vers le sud-ouest. Ce périple va les conduire à travers le Limousin puis le Périgord. Puis, du 21 au 23 juin, les unités font reposer les hommes, graisser et réparer le matériel.

Pour la journée du **21 juin**, Sorel note dans ses carnets : « *À 7 heures, les pleins sont faits, départ pour Beaumont-du-Périgord. Nous pensons, non sans peine, que ce pauvre Arnaud était de ce pays.* » Au cours de la journée du 23, le commandant reçoit l'ordre de porter son groupement dans la région de Fargues, sud de Marmande. Le **24 juin**, le départ est à 4 heures avec une arrivée à 11 heures. Le 17e BCC est rattaché à son tour au groupement et rejoint dans l'après-midi son cantonnement à Saint-Léon. Dans la soirée, le groupement reçoit l'ordre de se porter le plus tôt possible dans la région ouest d'Auch, et le départ a lieu à 21h30. Le 7e BCC cantonne avec le PEB4 à Puycasquier. Le 17e BCC est à Marsan, le 67e avec le PEB2 à Tourrenquets et Mirepoix. Le bataillon installe son cantonnement au cours de la journée du **25 juin** où il y apprend la nouvelle de l'armistice.

Le lendemain, le bataillon reste à Puycasquier mais les PEB 2 et 4 quittent le groupement pour rejoindre le PEB 101 à Lefousseret. Au cours de la journée du **27 juin**, le 7e BCC rejoint Monbrun, le 67e Saint-Paul et le 17e Caubiac et Thil. Le 4e BCC ayant rejoint le cantonnement de Lévignac, le commandement du groupement de chars est désormais assuré par le chef de bataillon de Saint-Sernin.

Le commandant Giordani est affecté à l'**école des chars**, comme directeur de l'instruction mili-



Saisi dans une position bien inconfortable, ce FCM au numéro inconnu est, avec quasi-certitude, l'un des chars perdus par le 7e BCC le 10 juin. *(Coll. M. Bureau)* taire, à compter du 1er juillet 1940. L'école étant installée tout près à Fleurance, le commandant Giordani peut ainsi, tout en assurant son nouveau service, continuer à s'occuper du bataillon jusqu'à sa dissolution le 31 juillet.

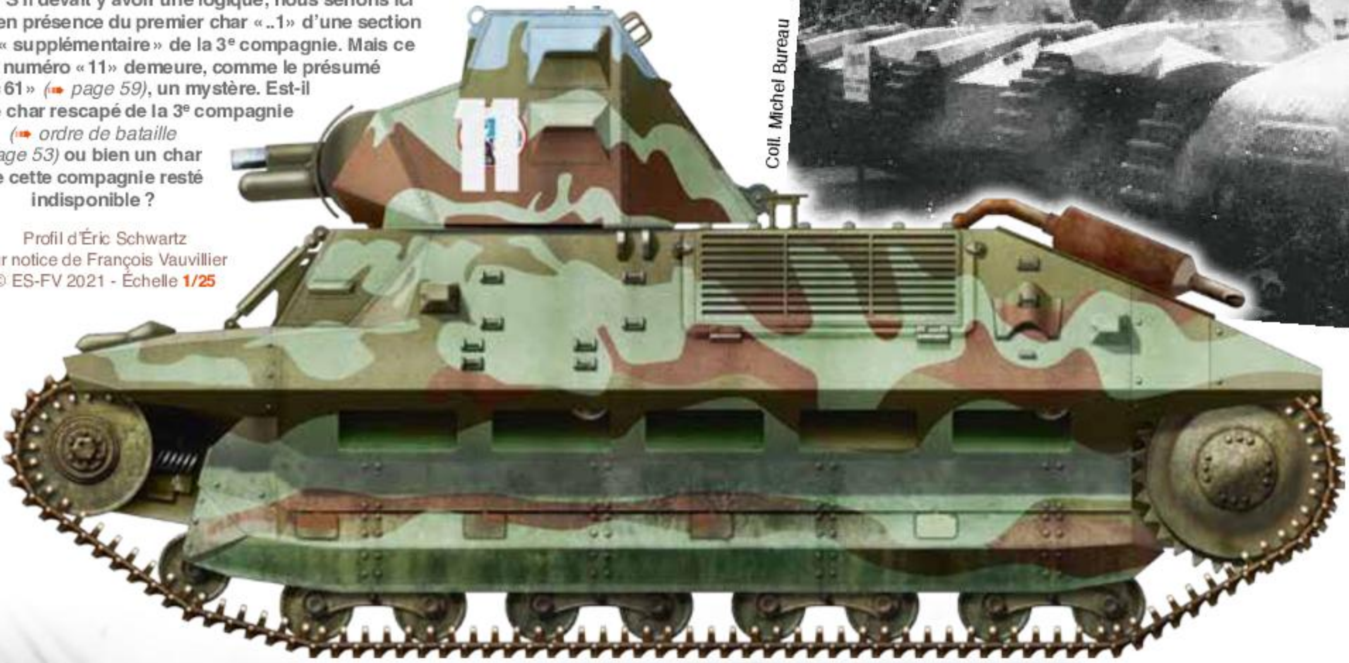
Du 28 juin jusqu'à sa fin, le bataillon cantonne dans les conditions suivantes. L'état-major et la CE sont à Monbrun, la 1re compagnie est à Garac, la 2e à Vignaux et la 3e à Encausse. Une compagnie de marche, formée dès le début juillet, est mise à la disposition du commandant Valleteau, en vue de constituer un escadron de cuirassiers.

Le **7 juillet**, Giordani quitte son commandement. Sorel écrit pour cette journée : « *8 h 30. Présentation aux couleurs*

Fonds Steinbach via Michel Bureau.

« *Pendant la* ***retraite****, ma section en juin 1940, aux environs de Bar-sur-Aube.* » **note Guy Steinbach. Il s'agit des survivants de la 4e section (Levitte) de la 3/7e BCC.**

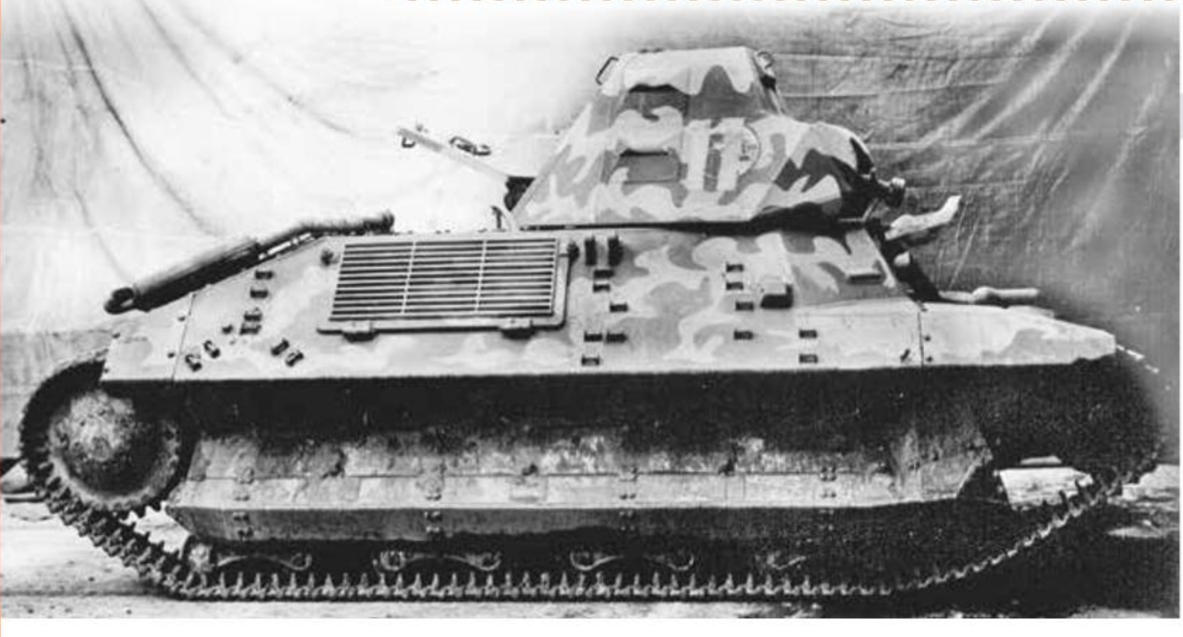
Coll. Michel Bureau



Char léger FCM 36 30 011 du 7e BCC, juin 1940

S'il devait y avoir une logique, nous serions ici en présence du premier char « ..1 » d'une section « supplémentaire » de la 3e compagnie. Mais ce numéro « 11 » demeure, comme le présumé « 61 » (➡ *page 59*), un mystère. Est-il le char rescapé de la 3e compagnie (➡ *ordre de bataille page 53*) ou bien un char de cette compagnie resté indisponible ?

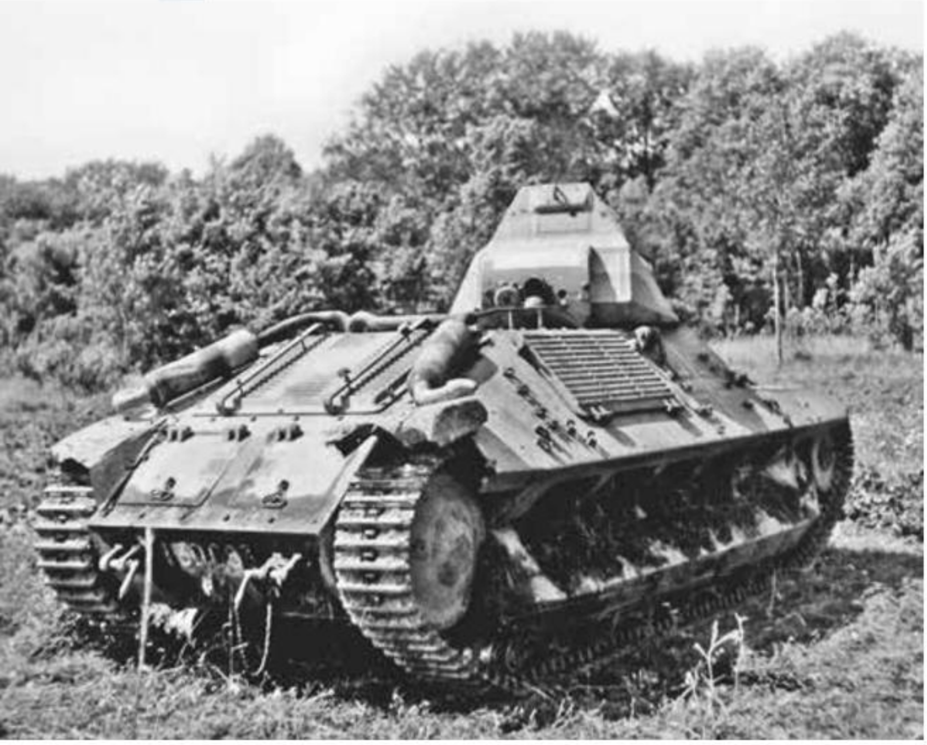
Profil d'Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle **1/25**



Le 30 011 est l'un des chars récupérés par les Allemands dans les parcs de stockage sous contrôle. Bien que son numéro n'apparaisse sur aucune des archives du 7e BCC retrouvées à ce jour, son appartenance est pourtant attestée du fait de la présence de l'insigne du 503e RCC. Ceci autorise à présumer qu'il était déjà au bataillon en 1939 — en ce cas, à la compagnie d'échelon — mais l'on remarque qu'il n'a pas reçu le support de tir CA. Les Allemands l'on photographié sous toutes les coutures, attestant de la présence des drapeaux tricolores sur la tourelle, à l'avant comme à l'arrière. *(DR via DC)*

LE 7e BCC AU COMBAT D'ATTIGNY, 10 JUIN 1940

Tandis que le 7e BCC, privé de tous ses chars, termine son odyssée dans le Gers, les Allemands récupèrent tout ce qu'ils peuvent sur les restes de l'armée française. Dans les Vosges, il mettent la main, à **Vaucouleurs**, sur ceux des chars de la 2e armée confiés au PEB2, parmi lesquels se trouvent le **30 083** *Rue de la Paix*. L'ocupant a remis le char en marche et l'a revêtu de Balkenkreuz en prenant soin de masquer d'un coup de blanc le surnom du char (➠ *page de titre*). (Coll. Michel Bureau)



hissées à côté de l'école d'Encausse. À 9 heures, le bataillon est en carré dans un champ derrière l'école. Le commandant Giordani, ému, fait ses adieux, puis défilé devant l'école à 9 h 30. À 10 heures, le commandant adresse ses adieux aux sous-officiers. Un bon repas est servi ensuite à la compagnie. Après-midi, match de football. »

Pour celle du **13 juillet** : « Veille de l'ancienne fête et cette année de deuil national » puis pour le 14 juillet : « *Le capitaine Mignotte et le maire d'Encausse passent en revue la 3e compagnie. Remise d'une couronne au monument aux morts. Défilé des troupes. Cérémonie religieuse. L'église est pleine de ceux qui viennent apporter un dernier hommage à nos disparus. Détail émouvant : devant le chœur. Un tertre surmonté d'une croix avec un casque et de laquelle tombent nos trois couleurs. Ma femme*[20] *chante le* De Profundis *pour nos morts. À la fin de la messe, nous chantons " Ce n'est qu'un au revoir mes frères ".* »

L'*Historique* relève que le 7e BCC reçoit de la population civile un accueil particulièrement chaleureux. La tenue disciplinée du bataillon semble être appréciée de tous, ainsi que tient à le témoigner officiellement le comte de Pins, maire de Monbrun.

Dès le **15 juillet**, toutes mesures sont prises en vue de reverser progressivement les différents matériels au parc d'arrondissement d'Auch. Le **31 juillet**, avec effet à minuit, est prononcée la dissolution du 7e BCC par le colonel commandant l'arrondissement d'Auch, assisté de l'intendant du département du Gers. Ainsi s'achève l'histoire de ce magnifique bataillon dont la caractéristique a été de ramener intact tout le matériel non détruit au combat et d'avoir pu porter présent tout le personnel non disparu au cours des engagements du 14 mai et du 10 juin. Pour son action d'Attigny restée injustement méconnue par l'ombre portée du combat de Stonne le 14 mai, une dernière citation à l'ordre de l'armée lui sera attribuée par ordre n° 1901*bis* du 4 novembre 1945.

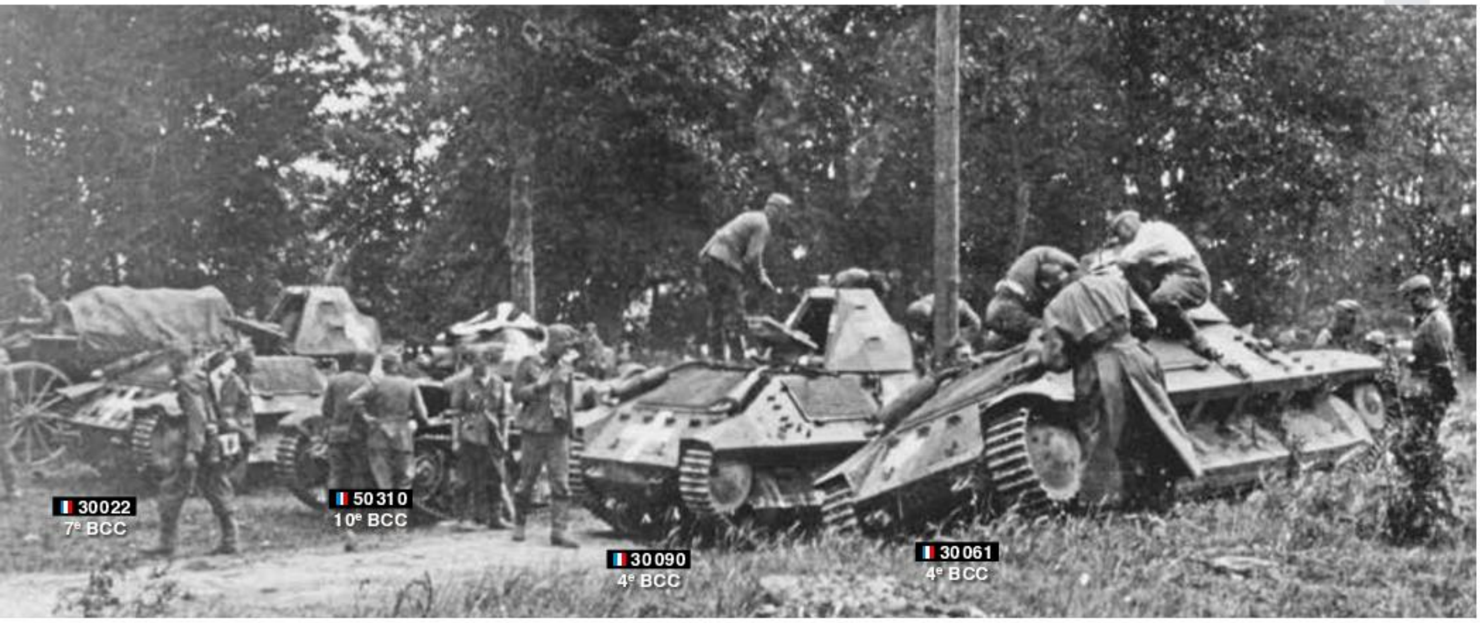
> **« *L'église est pleine de ceux qui viennent apporter un dernier hommage à nos disparus* »**

Dans un courrier paru page 4 de GBM 93 — voici onze ans — Yves Gibier (fils de Robert Gibier, 3e section de la 2e compagnie, marié et père de deux enfants, tué le 10 juin), regrettait l'absence du combat d'Attigny dans la mémoire collective. Nous nous étions engagés à lever un jour dans GBM cette injustice, c'est aujourd'hui chose faite. ■

---

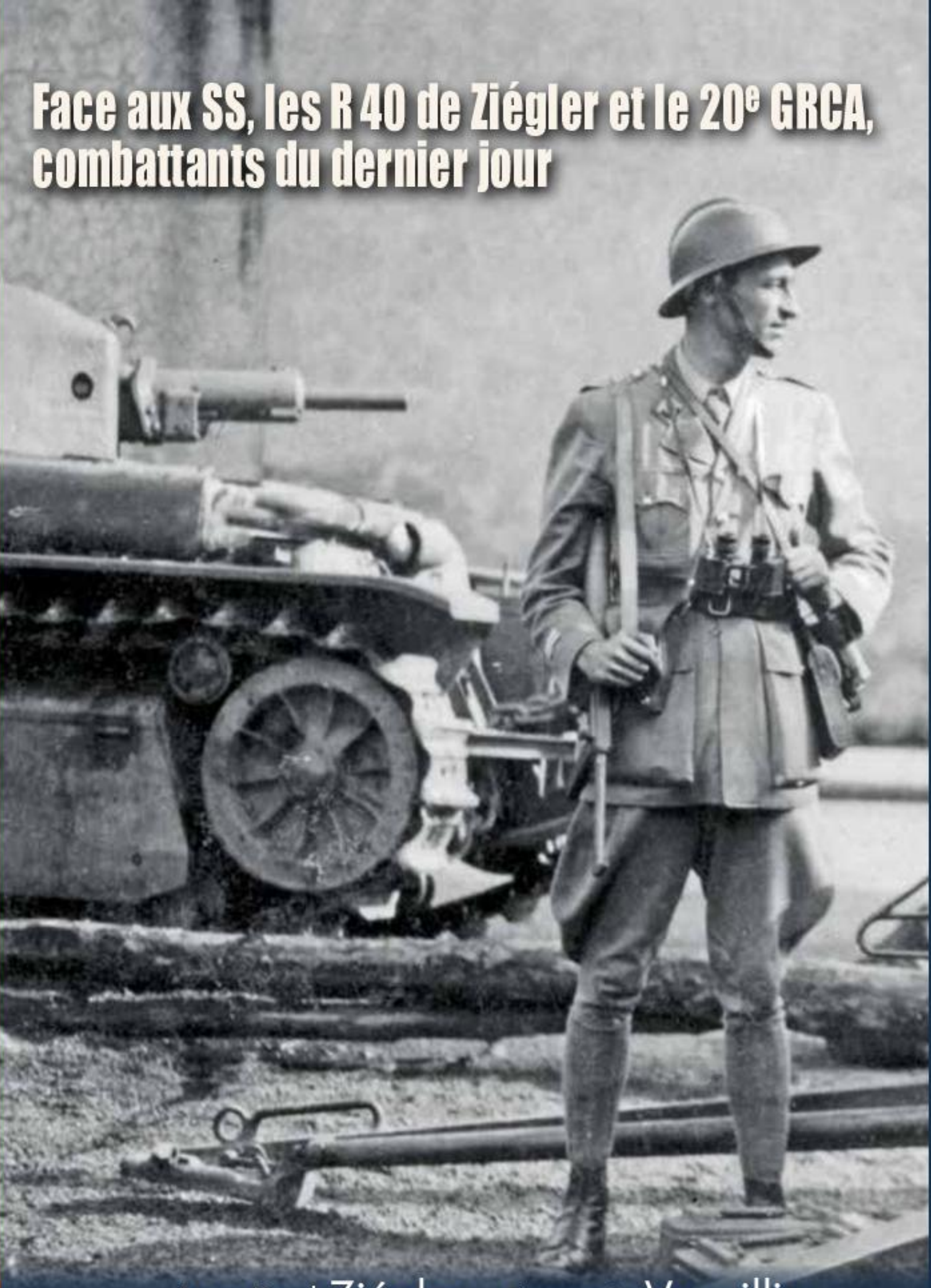
[20] Ayant forcé la ligne de démarcation, l'épouse du sergent-chef Sorel a réussi à le rejoindre.

Sur cette autre vue des chars confiés au **PEB 2** et dont l'ennemi s'est emparé à **Vaucouleurs** sont visibles des appareils de trois bataillons différents de la 2e armée. S'agissant du **30022** de la **1re compagnie** du 7e BCC (➠ *détails page 56*), diverses photographies montrent que les Allemands l'ont utilisé quelque temps, affublé de Balkenkreuz blanches mais, curieusement, en lui ayant conservé son grand drapeau tricolore sur la porte de tourelle. Le PEB2 ne comptait, fin juin, que deux chars du 7e BCC contre plus d'une dizaine du 4e BCC. (Coll. Michel Bureau)



Unités et opérations

Face aux SS, les R 40 de Ziégler et le 20e GRCA, combattants du dernier jour



Jean-Paul **Ziégler** et François **Vauvillier**
avec la participation de Jacques **Wiacek**

Groupe franc blindé

ET CAVALIERS MOTORISÉS

Mi-juin 1940. La retraite des armées françaises est générale, plusieurs régions militaires en arrière du front initial se voient englobées dans la zone des armées. Commandant la 8e RM (Dijon), le général Pagézy est placé sous les ordres du général Prételat. Il reçoit mission de s'opposer à l'avancée allemande sur le flanc ouest du GA 2. À cette fin, après un repli stratégique, Pagézy met en place, en plus des unités locales, un dispositif mobile composé du groupe d'escadrons motorisés du 20e GRCA et d'une compagnie de chars légers R 40.

L'histoire des R 40 du «groupement Pagézy» trouve son origine dans les péripéties entourant la **1re compagnie du 2e bataillon de chars polonais**. [1] Du fait de bombardements, la voie ferrée prévue pour son itinéraire ayant été coupée le **13 juin** à midi à hauteur de Sézanne, cette unité, comptant 18 chars R40, 158 officiers, sous-officiers et soldats ainsi qu'une vingtaine de véhicules divers, échoue le **15 juin** à Laumes-Alésia, à 50 km au nord-ouest de Dijon. Les Polonais se retrouvent isolés, toute liaison rompue avec leur propre chaîne de commandement. Pour les vivres, l'essence et les transmissions, l'unité est désormais dépendante du général Pagézy et l'on peut supposer que, sous l'impulsion de son chef d'état-major le lieutenant-colonel Morel, ancien officier de chars, la compagnie polonaise va recevoir de quoi pouvoir se battre.

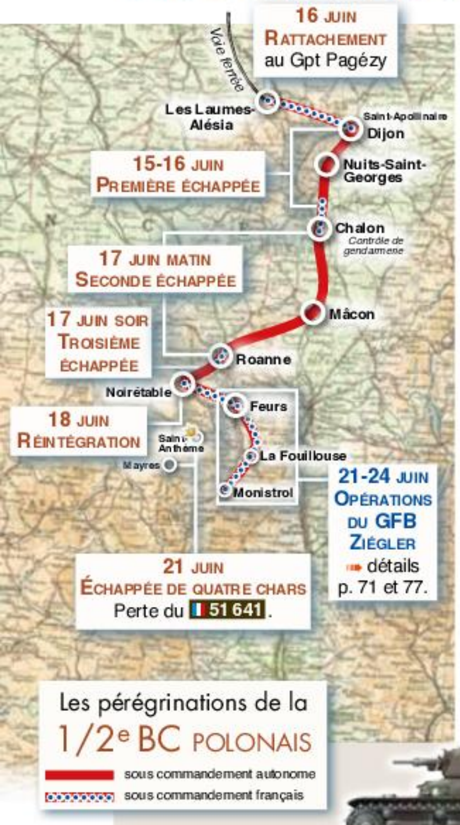
En ce même **15 juin**, le capitaine **Ziégler**, affecté depuis le 7 septembre 1939 à l'état-major du général Prételat, est en mission : se rendant successivement dans chacune des unités blindées dépendant du GA 2 pour dresser l'état de la situation, il entre en contact avec l'état-major du général Pagézy : la disponibilité d'une compagnie de chars flambant neufs est une aubaine après

En titre.
Photographie combien symbolique, un lieutenant du groupe d'escadrons motorisés du 20e GRCA pose devant un R 40 du groupe franc blindé Ziégler Le cliché date probablement du 22 JUIN 1940 et le lieu — que l'on voit mieux page 75— serait, non pas le point d'appui principal de la Fouillouse, mais le BOUCHON DE LA PRAIRIE DU CHAMP DE GEAI, À SAINT-CHAMOND, dont les hommes ont détruit, la veille, une automitrailleuse allemande (➠ *page 74*).
(Coll. PhilippeThiry)

NOTE

[1] ➠ *GBM 128*, article de Jacques Wiacek.

GROUPE FRANC BLINDÉ ET CAVALIERS MOTORISÉS



Les pérégrinations de la 1/2e BC POLONAIS

les ravages de la bataille de Stonne. Ziégler assurera, à cet égard, la liaison de l'EM du GA 2 avec celui du général Pagézy.

Le même jour, sur ordre de ce dernier, la compagnie polonaise prend position dans la soirée à Saint-Apollinaire, commune limitrophe de Dijon au nord-est, pour, en principe, protéger la ville et participer à la ligne de défense le long du canal de Bourgogne. Elle n'y restera pas longtemps (➡ *encadré ci-dessous).*

Le lendemain **16 juin**, « *la ville de Dijon est* [...] *en flèche et doit être abandonnée, mais auparavant, le général commandant la 8e région a pu regrouper les éléments de toutes unités qui encombrent les dépôts sur place, et en assurer le repli* ».[2] Vers une heure du matin, Pagézy et son état-major partent pour Nuits-Saint-Georges où le général choisit d'établir son PC.

À la poursuite des Polonais

Sur ces entrefaites, la compagnie polonaise s'est envolée. Le commandement français remet la main dessus à Roanne — 200 km de Dijon, au sud-sud-ouest — le lundi **17 juin** dans la matinée. Sur place, le sous-lieutenant Génot, chef de la 132e section régionale de chars FT, « *est chargé de s'occuper de cette* [...] *forte compagnie* [...] *qui est sous les ordres d'un capitaine polonais. Ce détachement polonais sera chargé de défendre les ponts de la Loire dans la région de Roanne, la section* [chars FT] *restant en réserve. L'ensemble des forces est sous les ordres du commandant Magne, commandant la place.*

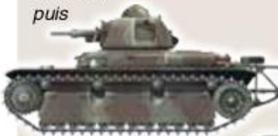
---

[2] *Le Destin tragique de la ligne Maginot*, Gaston Prételat, Berger-Levrault 1950, page 226.

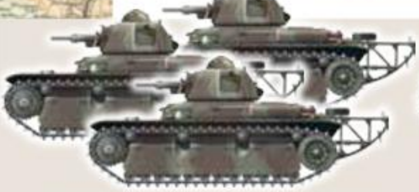
[3] La 132e section régionale de chars dont Génot avait reçu le commandement le 17 mai à Roanne, comptait trois FT et trois porte-chars. Pour la défense de Roanne, la section avait reçu l'ordre de « *poster un char sur chaque pont. Elle a arrêté des engins blindés légers allemands au petit jour* [du 19 juin] *puis les équipages ont dû faire sauter leurs chars qui étaient avariés.* » *(Nos remerciements à Alain Adam).*

[4] Rapport postérieur à l'armistice, s.d., Génot servant alors au 23e RI (ex-RIF) reconstitué à Toulouse.

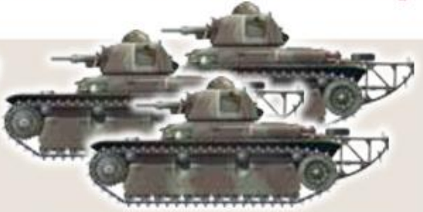
À l'origine du groupe franc blindé : la 1re compagnie du 2e bataillon de chars polonais, 15-20 juin



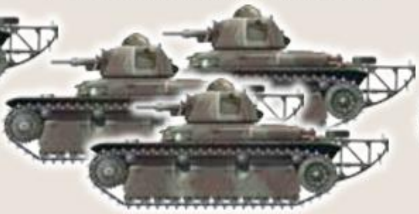
Capitaine Zdzislaw **Ziemski** *puis* *(18 juin)* lieutenant Kazimierz **Osiecki** *puis* *(20 juin)* lieutenant Wojciech **Stanek**



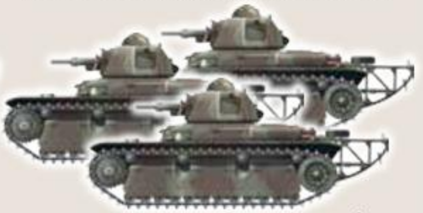
1re section : lieutenant Wojciech **Stanek**



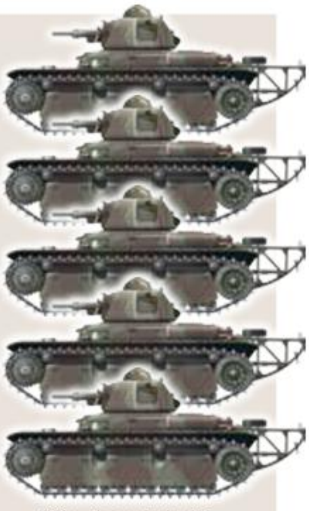
..e section : sous-lieutenant Wacław **Górski**



..e section : sous-lt Mieczysław **Panieczko**



..e section : sous-lt Kazimierz **Chromiński**



Cinq chars de la **CE**

Numéros des R 40 de la **1re compagnie** (13 chars) et de la **compagnie d'échelon** (5 chars) : 51 633, 51 635, 51 636, 51 640, 51 641[1], 51 642, 51 643, 51 644, 51 645, 51 646, 51 647, 51 648, 51 649, 51 653, 51 655, 51 658, 51 659 et 51 674.

[1] Perdu le 21 juin à Saint-Anthème.

Au soir du **15 juin**, la compagnie Ziemski se trouve bloquée sur voie ferrée en gare des Laumes-Alésia. Peu après, des fuyards du groupement Maczek sont rencontrés par hasard ; ils diffusent la rumeur – infondée à cette date – de sa destruction. C'est dans cette situation délicate que la compagnie polonaise est réquisitionnée par le général Pagézy, qui l'attache aux défenses de Dijon. Les pleins sont faits, la roulante distribue le repas. Une reconnaissance moto effectuée par le sergent-chef Kobyliński échoue à localiser l'ennemi, apportant un démenti à l'alarmisme ambiant.

À 23 heures le 15, le capitaine Ziemski ordonne un repli profond derrière la Loire. Selon une source qui n'a pu être recoupée, ce mouvement aurait été entrepris sans en référer à ses supérieurs. Quoi qu'il en soit, hommes et véhicules prennent la route en direction de Nuits-Saint-Georges puis Chalon. Interceptée par une patrouille de gendarmerie dans la matinée du **16 juin**, la compagnie doit stationner jusqu'en soirée dans les forêts sous Chalon dans l'attente de nouvelles directives.

Après le dîner, Ziemski prend l'initiative de faire mouvement dans la vallée de la Saône jusqu'à Mâcon, puis Roanne. Arrivé à destination le **17 juin** — jour de l'appel à l'armistice du maréchal Pétain —, il est convoqué par le commandant de place qui lui intime de tenir les passages de la Loire, sur un intervalle de ... quarante kilomètres. Aidé de guides détachés par l'armée française, Ziemski organise son dispositif par sections : la 1re prend position quinze kilomètres au nord, une autre à hauteur des ponts de la ville. Les deux dernières sont dirigées au sud.

La compagnie ne reste pas longtemps en place. À 21 heures, le capitaine Ziemski donne l'ordre de décrocher « *le plus silencieusement possible et sans attirer l'attention des Français* » avec trois sections, sur Saint-Just-en-Chevalet, Noirétable et Le Puy. La 1re section, en position au nord, est abandonnée à son sort. Lui-même part en voiture, emmenant son frère et des effets personnels. On ne le reverra plus.

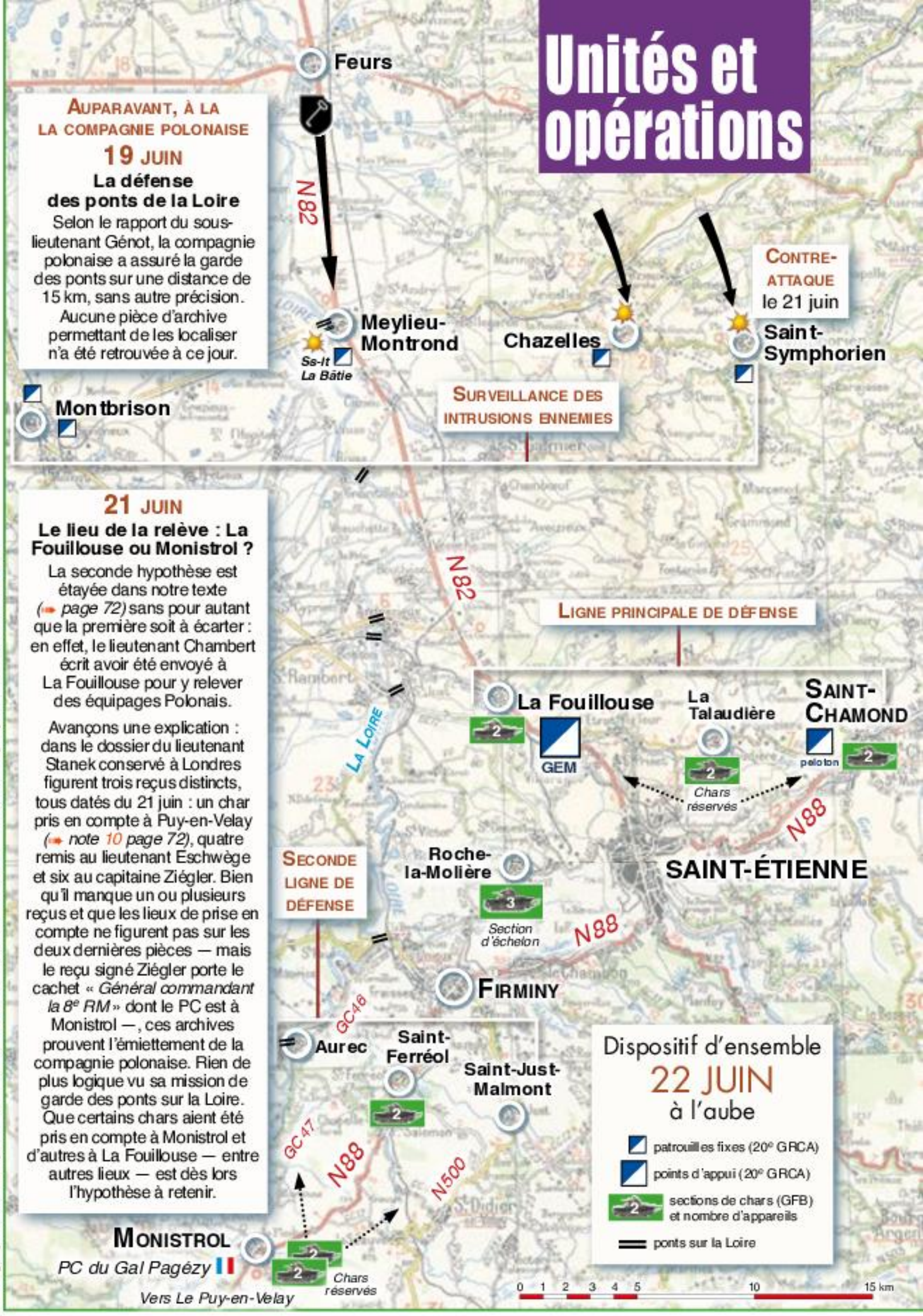
Désormais privé de son commandant, le gros de la compagnie arrive au matin du **18 juin** à Noirétable. Il s'y retrouve face à une barricade tenue par des gendarmes et des civils armés. Bien décidés à en découdre, les locaux accusent les Polonais de désertion, refusent de les laisser passer et retiennent prisonnier le lieutenant Kazimierz Osiecki, qui commande par intérim depuis le départ de Ziemski. La situation, tendue, est finalement désamorcée par la libération d'Osiecki, totalement étranger à la défection de son chef.

Les Polonais sont redirigés sous escorte à Feurs (Roanne est occupée le 19 juin), où ils organisent un périmètre défensif.

La 1re section, après maintes péripéties, les y rejoint à 21 heures et le lieutenant Wojciech Stanek prend le commandement. Par le journal que lui apporte Osiecki, il apprend l'appel émis la veille par le général Sikorski : gagner les ports pour rejoindre la Grande-Bretagne. Sur la foi de cet ordre, la compagnie demande à être libérée au plus tôt. C'est dans ces conditions que les R 40 vont changer d'équipages.

Le style de commandement et le comportement du capitaine Ziemski ont suscité incompréhension et suspicion de lâcheté, tant chez le général Pagézy que certains de ses lieutenants, en particulier le lieutenant Stanek.

Jacques Wiacek



Auparavant, à la la compagnie polonaise

19 juin

La défense des ponts de la Loire

Selon le rapport du sous-lieutenant Génot, la compagnie polonaise a assuré la garde des ponts sur une distance de 15 km, sans autre précision. Aucune pièce d'archive permettant de les localiser n'a été retrouvée à ce jour.

21 juin

Le lieu de la relève : La Fouillouse ou Monistrol ?

La seconde hypothèse est étayée dans notre texte (➠ *page 72)* sans pour autant que la première soit à écarter : en effet, le lieutenant Chambert écrit avoir été envoyé à La Fouillouse pour y relever des équipages Polonais.

Avançons une explication : dans le dossier du lieutenant Stanek conservé à Londres figurent trois reçus distincts, tous datés du 21 juin : un char pris en compte à Puy-en-Velay (➠ *note 10 page 72)*, quatre remis au lieutenant Eschwège et six au capitaine Ziégler. Bien qu'il manque un ou plusieurs reçus et que les lieux de prise en compte ne figurent pas sur les deux dernières pièces — mais le reçu signé Ziégler porte le cachet « *Général commandant la 8e RM* » dont le PC est à Monistrol —, ces archives prouvent l'émiettement de la compagnie polonaise. Rien de plus logique vu sa mission de garde des ponts sur la Loire. Que certains chars aient été pris en compte à Monistrol et d'autres à La Fouillouse — entre autres lieux — est dès lors l'hypothèse à retenir.

Dispositif d'ensemble
22 JUIN
à l'aube

Cartographie de François Vauvillier sur fond des cartes Michelin n° 73 et 76 d'époque, réduites au 1/320 000

***17 juin** : je reçois un compte-rendu vers 21 heures me signalant que les éléments polonais sont partis. Le commandant Magne me donne l'ordre verbal de les arrêter et de les ramener à Roanne. Je les rejoins* [le **18 juin**] *à Noirétable* [45 km au sud-ouest de Roanne] *et les y arrête en faisant établir une barricade par la gendarmerie. Je fais incarcérer provisoirement les officiers polonais qui ont refusé de retourner à Roanne. Le détachement s'apprête à regagner* [cette ville] *lorsque des officiers d'état-major (commandant Montessin) font savoir que Roanne est occupée* [elle le sera effectivement le 19 en fin de journée] *et donne Feurs comme point de destination.*

La compagnie est mise en route vers 13 heures. Elle arrive à Feurs vers 17 heures. Je me présente au général Pagézy qui me donne l'ordre de me rendre à La Fouillouse, près de Saint-Étienne. J'y arrive avec la compagnie polonaise à la tombée de la nuit et y retrouve les débris de ma section (deux porte-chars et deux camionnettes, sans char). [3]

Le sous-lieutenant rattrape les Polonais pour les ramener dans le dispositif défensif

***19 juin** : on émiette la compagnie polonaise sur un front de 15 km pour tenir les ponts de la Loire. Les Polonais demandent le soir à être libérés en raison de la demande d'armistice. Des équipages français les remplacent dans quelques chars.* » (Génot) [4]

Pendant ce temps-là, sur la N 88 à Firminy passe « *un invraisemblable défilé, le défilé de la débâcle : voitures civiles, matelas sur le toit, autos militaires remplies d'officiers de l'armée en déroute, camions bourrés de soldats défraîchis aux visages hébétés, chenillettes conduites par des troupiers sénégalais* ». [5] Des éléments amis battent en retraite vers Le Puy-en-Velay, il s'agit de les protéger.

jeudi
20
JUIN

UN NOUVEAU DISPOSITIF

À cette fin, le 3e bureau (opérations) de l'EM du GA2, avec la participation du capitaine Ziégler, et l'EM du général Pagézy élaborent un nouveau dispositif, en forme d'entonnoir, souple, assurant la couverture de la N88, principale voie empruntée par les éléments amis faisant mouvement vers le sud en direction du Puy-en-Velay, et également, dans la même direction, du GC46-47 longeant la Loire et de la N500 plus à l'est (➠ *carte ci-contre)*. Le dispositif, englobant les escadrons motorisés du 20e GRCA (14e CA) et la compagnie de R40, est situé essentiellement sur la rive droite de la vallée forézienne.

Le **20e groupe de reconnaissance de corps d'armée (GRCA)**, qui fait mouvement par VF et VT à destination de Saint-Rambert-d'Albon (Drôme), à peine arrivé, est mis à la disposition du général Pagézy (PC à Monistrol) qui le met en place ainsi :

– sur le flanc est de la vallée de la Loire, le groupe d'escadrons hippomobiles (GEH) ;

– au centre de la vallée, sur la rive droite de la Loire, le **groupe d'escadrons motorisés (GEM)** du chef d'escadrons de Verneuil est détaché du GR et fait mouvement sur La Fouillouse. Il y arrive le **20 juin** en fin de journée et s'intègre au dispositif prévu, rejoignant quelques-uns des R40 polonais.

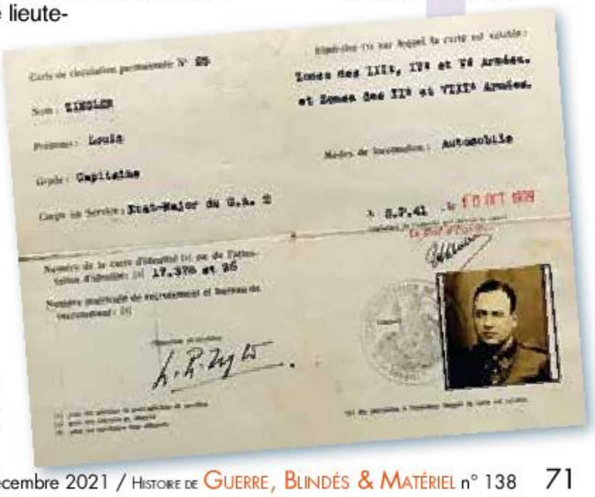
Une compagnie de marche de chars

Le même jour intervient le changement d'identité : exit la « compagnie polonaise », place à une unité de marche française que l'on désignera, par commodité, le **groupe franc blindé (GFB)**. [6] « *Le capitaine Ziégler, de l'EM du groupe d'armées n° 2, est mis provisoirement à la disposition du général Pagézy, pour commander l'unité de chars de son groupement.* » (GA 2 / EM, n° 9149/3 du 20 juin). Ziégler rejoint le jour même.

Le personnel est trouvé localement, par affectation de volontaires. Ainsi, Ziégler, au cours d'une communication téléphonique avec le colonel de Lachaux commandant le 131e RR (régiment régional) de Saint-Étienne, « recrute » le sous-lieutenant Génot qui est là depuis la veille — on l'a vu — avec quelques hommes de sa 132e section régionale de chars (Roanne), mais aussi le lieutenant Schiber commandant la 131e section de chars (Saint-Étienne), avec sa section et la partie utilisable de son matériel, et le lieutenant Eschwège du dépôt 504 d'Orange qui se trouve ce jour-là au 131e RR.

Les formalités administratives ont soudain pratiquement disparu, l'urgence impose sa loi. Le GFB est rejoint par des volontaires des 24e et 51e BCC, d'anciens chasseurs des 504e et 507e mobilisés dans l'infan-

La carte de circulation du **capitaine Ziégler**, affecté depuis la mobilisation au 3e bureau de l'état-major du GA2 du général Prételat.
(Archives familiales)

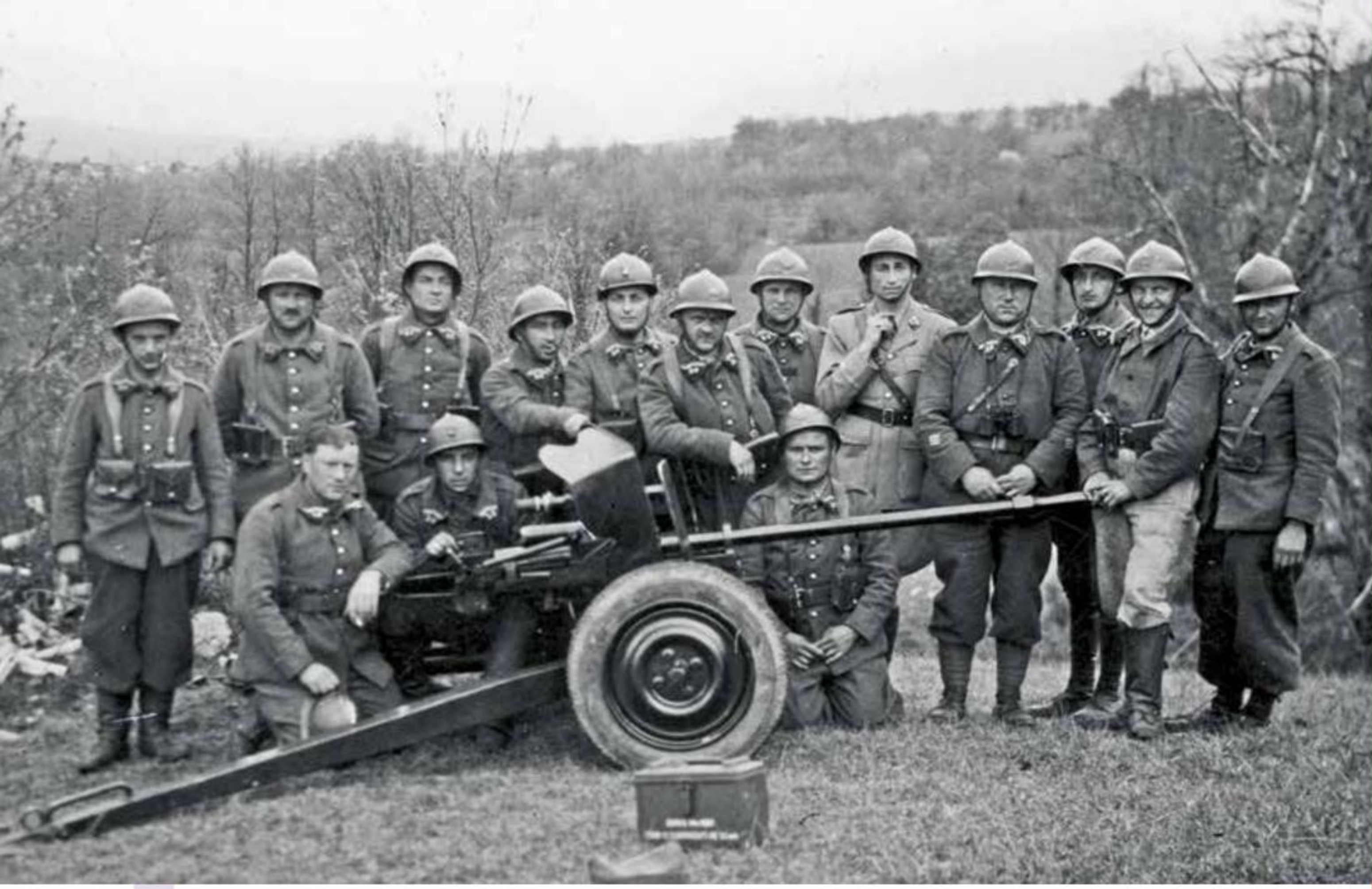


Nom : ZIEGLER
Prénoms : Louis
Grade : Capitaine
Corps ou Service : Etat-Major du G.A. 2
17.378 et 26
Zones des IIIe, IVe et Ve Armées.
et Zones des IIe et VIIIe Armées.
Modes de locomotion : Automobile
à S.P.41 le 10 OCT 1939

Notes

[5] Témoignage de Maurice Jean, quartier du Mas à Firminy. Cité par Albert Cellier, *La guerre en Forez Velay, Chronique (juin 1940)*, Village de Forez , 2000, page 2.

[6] ➠ *encadré page 72.*



Sur cette photographie datant de la période d'attente, probablement dans la région de Thonon, nous retrouvons le lieutenant de la photo de titre, cette fois posant à côté de son sous-officier adjoint et au milieu de cavaliers motorisés du 4e escadron (mitrailleuses et canons) du 20e GRCA. Sept de ces hommes sont les servants du 25SA34. L'attribut visible sur plusieurs casques — un cor de chasse — a de quoi surprendre.
(Coll. PhilippeThiry)

terie ou l'artillerie, et dix sous-officiers et gendarmes du 45e BCC (3e DCR) sous le commandement du lieutenant Chambert, qui arriveront vers 19 heures le 20 juin, à bord de leurs trois véhicules.[7]

Tous ces hommes qui ont en commun une formation « chars » — mais souvent limitée au FT — cherchent toutes les occasions de se battre. Ils le feront « *comme des enragés* ».[8]

La relève des Polonais

Ambiance tout autre du côté des Polonais dont, le 20 juin, les chars «*sont ramenés vers Monistrol*» (Pagézy). Leur navrante équipée « *prend fin le 21, lorsque les R40 sont réquisitionnés et leurs équipages polonais remplacés par du personnel français. La rétrocession, qui a lieu à Monistrol-sur-Loire, est des plus brèves. Échaudé par la pusillanimité de la compagnie, Pagézy se contente de congédier le lieutenant Stanek, venu ramener les chars, en lui montrant la porte.* »[9]

Quelques vigoureux échanges entre Polonais et Français lors de la remise des chars

Selon Ziégler — qui à ce moment est lui aussi à Monistrol, auprès du PC du général Pagézy — des tensions se font jour dans la matinée du **21 juin** entre des Polonais qui veulent rester avec les Français et d'autres qui acceptent de quitter leurs chars. Quelques-uns enfin se livrent à de vigoureux échanges avec la relève française. Quatre appareils manquent à l'appel,[10] Ziégler peut disposer des 14 autres. Il témoigne : « *nous nous emparons des R40* [...] *Matériel inconnu. Une demi-heure pour mettre en marche le premier. Par la suite, les mécaniciens, quelconques, n'arrivent pas à empêcher les moteurs de chauffer... On découvre enfin une astuce au ventilateur.* »

L'instruction commence immédiatement, chacun partageant ce qu'il découvre avec les autres. Les chefs de char doivent se familiariser avec leur tourelle, leurs épiscopes, les manœuvres du canon et de la mitrailleuse, le repérage de la place des munitions auxquelles ils auront à accéder, ballottés par les inégalités du terrain, dans la pénombre et la fumée. Les armes, neuves, n'ont jamais tiré.

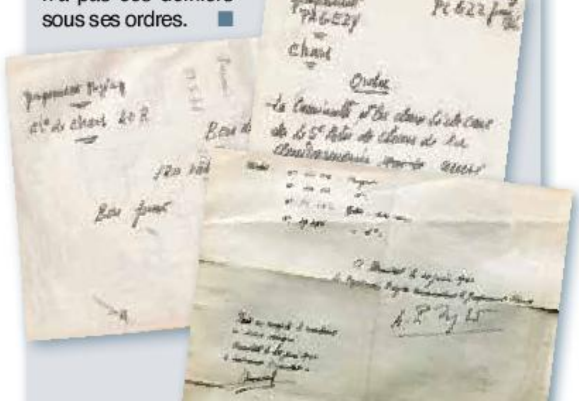
Les mécaniciens pilotes doivent prendre en main leur char, encombrement, temps de réaction de la boîte de vitesses. Le soldat Stazinsky, mécanicien de chars de la 1/2e BCPol, « *qui est resté volontairement pour servir son char, s'est* [non seulement] *distingué pour son calme et la précision de ses manœuvres sous le feu* »[11] mais aussi par sa parti-

Appellation non contrôlée

L'appellation « ***groupe franc blindé*** » figure dûment sur les états de service du capitaine Ziégler mais pas sur les papiers de juin 1940 où l'unité apparaît sous deux en-tête successifs : d'abord «*Groupement Pagézy/Cie de chars 40 R*» (22 juin) puis, plus fréquemment, «*Groupement Pagézy/Chars*» (22-24 juin).

Enfin, le 25 juin, Ziégler signe son dernier document à Monistrol en tant que « *commandant le Groupement Chars* ». À ce moment il est vrai, six autres chars (un D2 et cinq R35) ont rejoint les R40.

La désignation de «*groupe franc*» aurait pu, plus proprement, s'appliquer à l'ensemble de circonstance constitué par les chars et les cavaliers motorisés mais, on le sait, Ziégler n'a pas ces derniers sous ses ordres. ■



NOTES

[7] Side-cars René Gillet G1 **M39293** et **M39296**, camionnette Renault AGC2 **M51637**.

[8] Selon les mots du capitaine Ziégler, dans un exposé du 7 mai 1942.

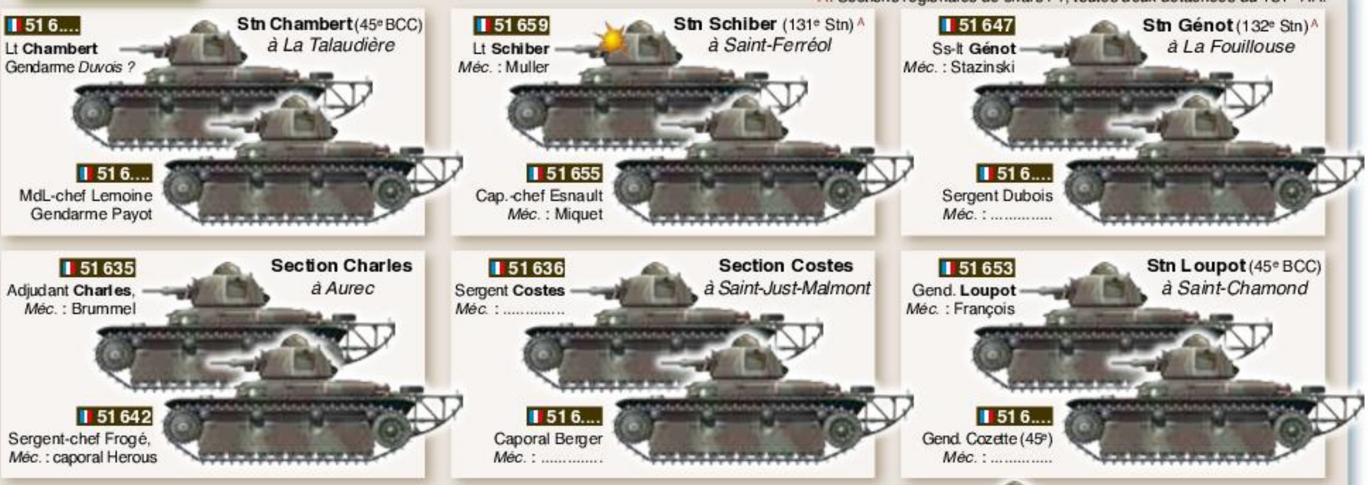
[9] J. Wiacek, texte inédit d'après le rapport de Stanek.

[10] Deux d'entre eux sont localisés sur la rive gauche de la Loire. L'un est mis hors de combat à Saint-Anthème (➡ *légende page ci-contre).* Le R40 qui le suivait continue sa route ; c'est très probablement ce dernier qui sera localisé à Mayres, environ 30 km plus loin, le 27 juin avec son équipage polonais (➡ *page 80).* Les deux R40 manquants restent à retrouver. Un indice : le 21 juin, le commandant Magnan, de la DAT du Puy-en-Velay, atteste avoir reçu du lieutenant Stanek un R40 «*sans mitrailleuse ni lunette*» et quatre chenillettes avec caisses de munitions (document du *Polish Institute and Sikorsky Museum* de Londres, communiqué par J. Wiacek).

Capitaine
Louis **Ziégler**

La compagnie de marche Ziégler du groupement Pagézy, 21-25 juin 1940

A. Sections régionales de chars FT, toutes deux détachées du 131e RR.


51 6....
Lt **Chambert**
Gendarme *Duvois ?*
Stn Chambert (45e BCC)
à La Talaudière
51 6....
MdL-chef Lemoine
Gendarme Payot
51 659
Lt **Schiber**
Méc. : Muller
Stn Schiber (131e Stn) A
à Saint-Ferréol
51 655
Cap.-chef Esnault
Méc. : Miquet
51 647
Ss-lt **Génot**
Méc. : Stazinski
Stn Génot (132e Stn) A
à La Fouillouse
51 6....
Sergent Dubois
Méc. : ....
51 635
Adjudant **Charles**,
Méc. : Brummel
Section Charles
à Aurec
51 642
Sergent-chef Frogé,
Méc. : caporal Herous
51 636
Sergent **Costes**
Méc. : ....
Section Costes
à Saint-Just-Malmont
51 6....
Caporal Berger
Méc. : ....
51 653
Gend. **Loupot**
Méc. : François
Stn Loupot (45e BCC)
à Saint-Chamond
51 6....
Gend. Cozette (45e)
Méc. : ....

Bilan comparatif avec la 1re compagnie du 2e BCPolonais

Quatorze R40 perçus par Ziégler proviennent de la **compagnie polonaise** : 51 633, 51 635, 51 636, 51 640, 51 642, 51 644, 51 646, 51 647, 51 648, 51 649, 51 653, 51 655, 51 658 et 51 659.

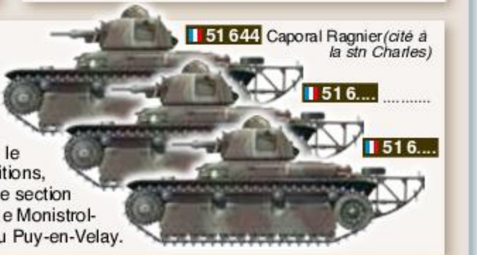
Un quinzième R40 (livré par Saint-Étienne ?) est perçu : 51 571.

Quatre chars de la compagnie polonaise se sont pas perçus par Ziégler : 51 641,[1] 51 643,[2] 51 645 et 51 674.

[1] Perdu le 21 juin à Saint-Anthème.
[2] Char figurant aussi sur la liste de la colonne de Beaulieu (suite à avarie, ou coquille ?).

Section d'échelon
lieutenant **Eschwège**
(dépôt 504)

Assurant l'entretien des chars, la gestion du matériel roulant et le ravitaillement en munitions, carburant et pièces, cette section s'appuie sur les places de Monistrol-sur-Loire et du Puy-en-Velay.


51 644 Caporal Ragnier *(cité à la stn Charles)*
51 6.... ....
51 6....

Chars et personnels restant à loger

La localisation des sections est conforme à la page 17 (s.d., tôt le 23 juin présumé) du carnet personnel du capitaine Ziégler. Les localisations ont varié selon les actions et, par ailleurs, d'autres équipages sont cités sans qu'il soit toujours possible de les rattacher à telle ou telle section. Les voici :

51 646 Sergent-chef Lamazière *(cité à la section Schiber)*
51 649 Sgt Bourru, méc. Roche *(cités aux stns Schiber puis Génot)*
51 571 ....Dubrey, mécanicien Perroni *(probablement à la SE)*
51 6.... Caporal François, méc. Lesieux *(cités à la section Génot)*

Sergent Chazette *(cité le 24 juin comme chef de char d'un 3e R 40 à la section Génot)*

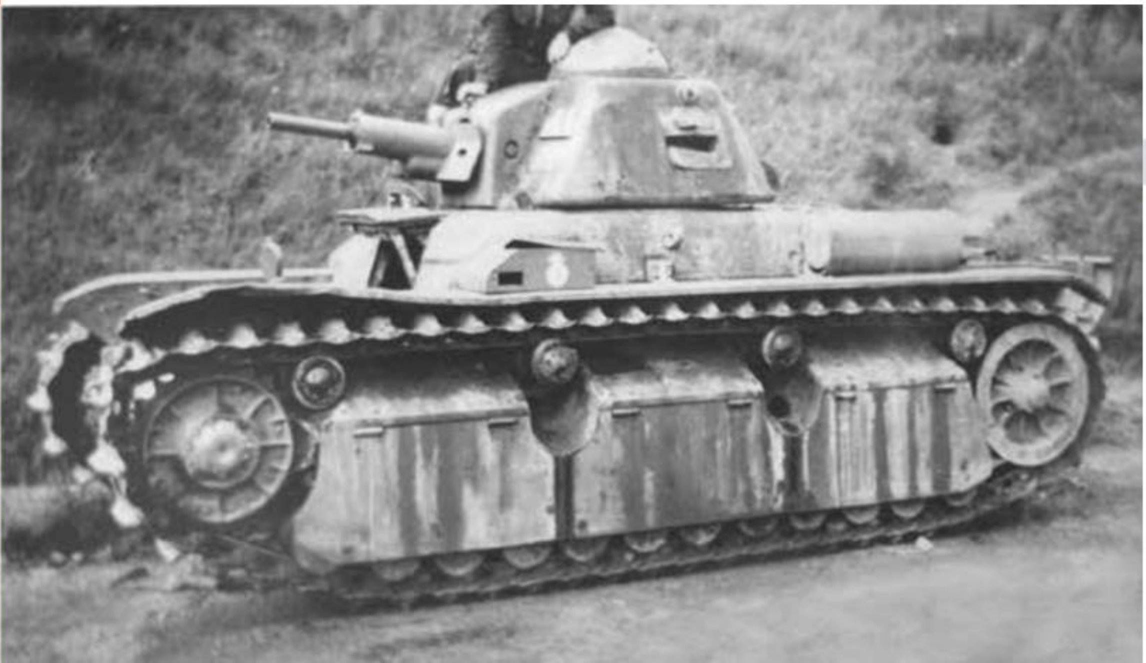
Sergent Breyn.

cipation à l'instruction des mécaniciens néophytes. Plusieurs chars, à La Fouillouse, ont leur équipage constitué de gendarmes du 45e BCC qui ont l'expérience, sinon du R40, du moins de la tourelle APX-R et du nouvel armement de 37 SA38.

vendredi
21
JUIN

LES POINTS D'APPUI

Suivant les consignes de l'EM de Pagézy, le chef d'escadrons de Verneuil a placé, « en sonnettes », des patrouilles fixes à Saint-Symphorien, Montrond et Montbrison, ainsi qu'un peloton [12] à Saint-Chamond, couvrant une intrusion ennemie de la vallée du Rhône. Le gros du GEM/20e GRCA tient La Fouillouse, où sera établi le premier point d'appui. Le soir du 20, dès la nuit tombée, le village est couvert par les quatre premiers R40 disponibles, entretien réalisé, pleins faits (essence, huile, graisse, munitions), équipages instruits. Ils sont placés sous le commandement du lieutenant Chambert (45e BCC), dont l'expérience récemment acquise est particulièrement utile alors que la barricade n'est pas encore construite. Elle sera dressée au nord-ouest du village, sur la N82 conduisant à Montrond. Vers 2 heures du matin le 21, à la lumière de la lune, de Verneuil et Ziégler, avec les lieutenants sur place, veillent à la mise en place des chars, canon de 25 et autres armes lourdes. La barricade, établie de manière à être infranchissable, [13] se trouve sous le feu direct des défenseurs français. Dès qu'elle est opérationnelle, les deux sections du 45e BCC (Chambert et Loupot)



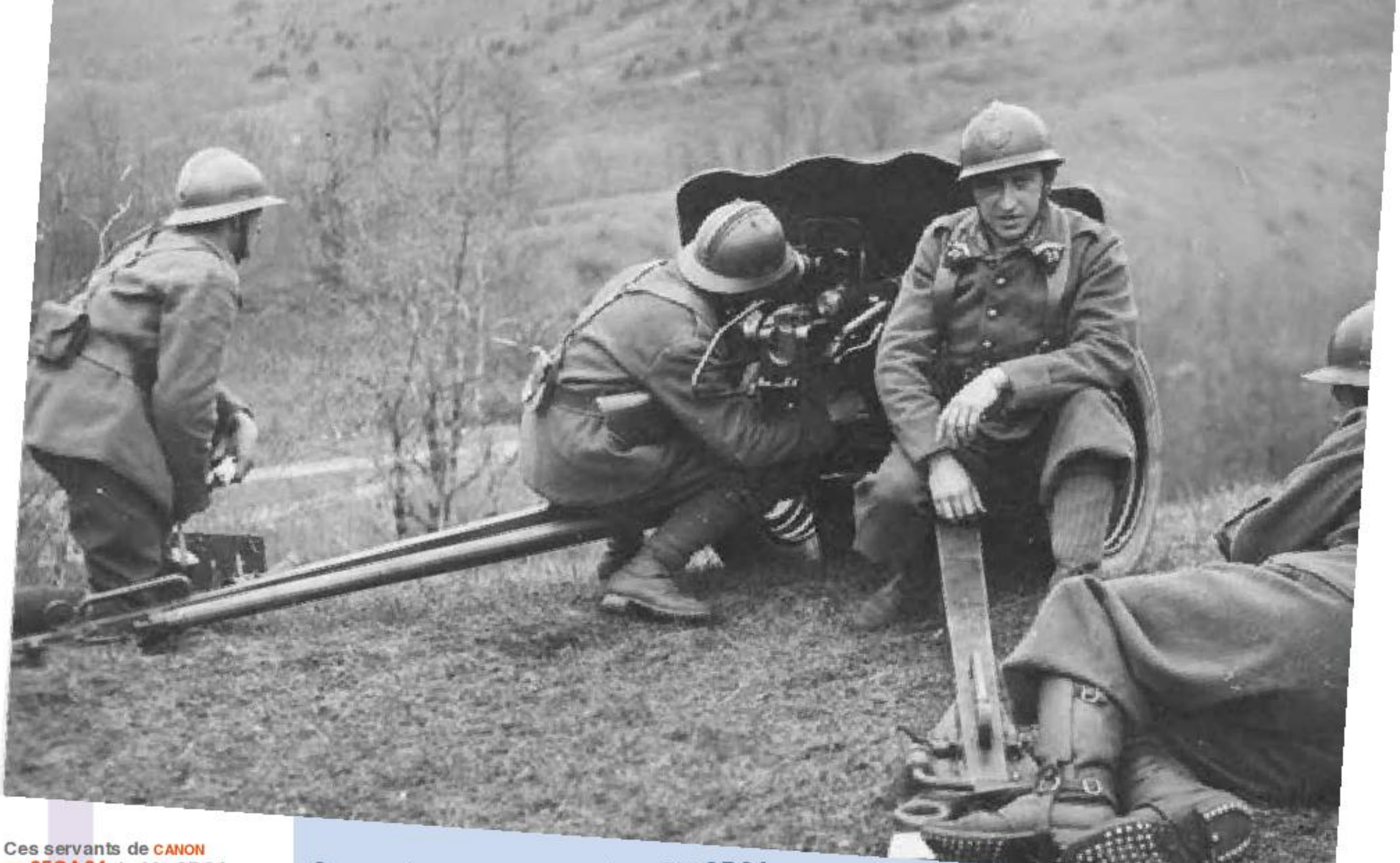
Le 21 juin vers 6 h 30, le R 40 51641 de la 1re COMPAGNIE DU 2e BCC POLONAIS est atteint par plusieurs coups de 47 mm français à l'entrée du village de SAINT-ANTHÈME (Puy-de-Dôme) Le chef de char est grièvement blessé, le mécanicien Józef Pluta, tué. Sa tombe est visible dans le cimetière du village. Curieusement, le rapport du lieutenant Stanek mentionne deux tués, le caporal-chef Suma et le soldat Świdziński. *(DR. Références de base dans l'article de Pascal Chambon paru dans* Champs de Bataille *n° 53. Renseignements divergents communiqués par Jacques Wiacek)*

NOTES

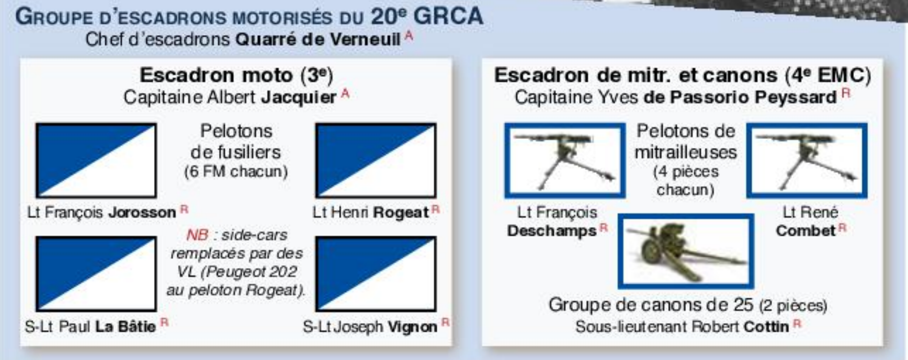
[11] Projet de citation, carnet du capitaine Ziégler, 25 juin 1940.

[12] Lieutenant Jorosson selon de Verneuil (noté lieutenant Couret sur le carnet Ziégler).

[13] « *Les soldats français ont su remarquablement utiliser le terrain et ont édifié une barricade qui interdit totalement le passage et peut difficilement être contournée.* » Jean Mabire, *La Waffen SS dans la bataille de France, mai-juin 1940*, éd. Grancher, 2005.



Ces servants de CANON DE 25SA34 du 20e GRCA ont été assurément photographiés le même jour que la photo de la page 72, la scène évoquant plus un exercice de tir au printemps 1940 qu'une position réelle de combat. Outre les pattes de collet à fond bleu foncé, l'appartenance de ces hommes à la cavalerie est marquée par les jambières du servant à droite. Deux autres ont des molletières, le quatrième de grosses chaussettes de montagne, fréquentes dans les unités de recrutement alpin comme l'est le 20e GRCA, issu du 9e cuirassiers (Lyon) et du centre mobilisateur de cavalerie n° 14 (Vienne). *(Coll. PhilippeThiry)*


GROUPE D'ESCADRONS MOTORISÉS DU 20e GRCA
Chef d'escadrons Quarré de Verneuil A
Escadron moto (3e)
Capitaine Albert Jacquier A
Pelotons de fusiliers (6 FM chacun)
Lt François Jorosson R
Lt Henri Rogeat R
NB : side-cars remplacés par des VL (Peugeot 202 au peloton Rogeat).
S-Lt Paul La Bâtie R
S-Lt Joseph Vignon R
Escadron de mitr. et canons (4e EMC)
Capitaine Yves de Passorio Peyssard R
Pelotons de mitrailleuses (4 pièces chacun)
Lt François Deschamps R
Lt René Combet R
Groupe de canons de 25 (2 pièces)
Sous-lieutenant Robert Cottin R

Nos remerciements à l'association GRCA qui a fourni la majorité des informations détaillées sur le 20e GRCA. http://grca.free.fr

quittent la place, remplacées par la section Génot.

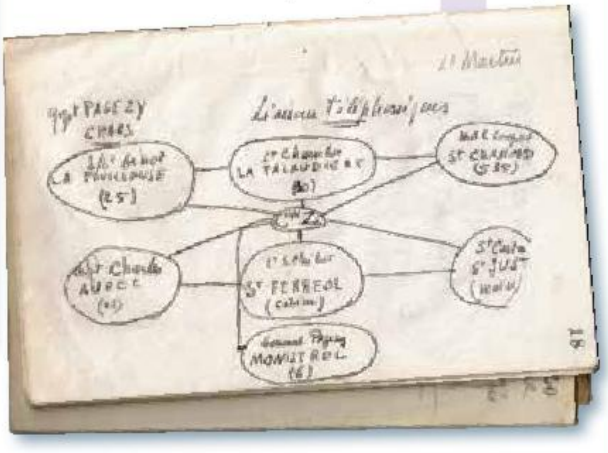
Le gendarme Loupot prend, avec sa section, la route pour Saint-Chamond, à 17 km à l'est de La Fouillouse. Avec son char subordonné, il va rejoindre le point d'appui du chef du peloton du 20e GRCA. Quant au lieutenant Chambert, il s'établit au point d'appui central de La Talaudière, sa section pouvant intervenir tant à droite qu'à gauche au profit des deux autres points d'appui.

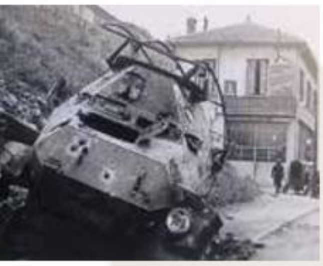
Au centre et au sud du dispositif

Le dispositif nord en place, Ziégler ventile les neuf R40 qui lui restent de la manière suivante :

– à Roche-La Molière, la section d'échelon (lieutenant Eschwège) avec trois chars de remplacement, les deux camions citerne de 5000 l, [14] les réserves de graisse, d'huile, de munitions et les véhicules non affectés aux sections de combat. Eschwège a aussi

Dépourvus de radio et de toute transmission électrique militaire, les sections du GFB communiquent avec leur chef... par le TÉLÉPHONE PUBLIC, comme le montre ce schéma tiré du carnet du capitaine Ziégler. Lui-même alterne entre son « centre de comunication » de Monistrol (avec du personnel de l'EM de Pagézy) et ce qui lui tient lieu de PC avant à La Fouillouse (par le 25). Ziégler se déplace régulièrement d'un point d'appui à l'autre, en VL avec son fidèle chauffeur, le chasseur Marcel Oriot. Il dispose aussi d'un ou deux agents de transmission motocyclistes. *(Archives familiales)*


Gpt PAGEZY CHARS
LA FOUILLOUSE (25)
LA TALAUDIÈRE (30)
ST CHAMOND (535)
ST JUST
AUREC
ST FERREOL
MONISTROL (6)
18



Documentation aimablement fournie par les Archives municipales de Saint-Chamond

Une SdKfz détruite à Saint-Chamond

Le **21 juin**, deux automitrailleuses lourdes (huit roues) ennemies, en reconnaissance, passent par le centre-ville de Saint-Chamond, en suivant les rails du tramway. Vers 15 heures, l'une d'elles, une **SdKfz 263**, est mise hors de combat à la sortie sud-ouest de la ville par des obus antichars français tirés de la prairie du Champ de Geai. Deux Allemands sont carbonisés, un autre blessé, le quatrième disparaît, vraisemblablement récupéré par la seconde SdKfz qui, mettant en œuvre son poste de conduite arrière, a décroché en repartant d'où elle venait. Trois passants sont blessés.

À qui créditer la destruction de cette AM ? Des Saint-Chamonais parlent d'« *un aspirant ou un lieutenant français resté en arrière-garde avec une pièce antichar et quelques hommes (de cinq à trente selon les témoignages)* ». Récit corroboré par un rapport du **GEM/20e GRCA** : « *dans la journée du 21, des éléments du groupe d'escadrons mécaniques* [...], *entrés en contact avec des engins blindés allemands à la sortie* [...] *de Saint-Chamond, détruisent une automitrailleuse ennemie.* »

Mais de son côté, rédigeant quatre jours plus tard ses propositions de citation, le commandant du **GFB** écrit : « *Gendarme Loupot, chef de char. A détruit et incendié une AM ennemie qui attaquait le point d'appui de Saint-Chamond (21 juin).* »

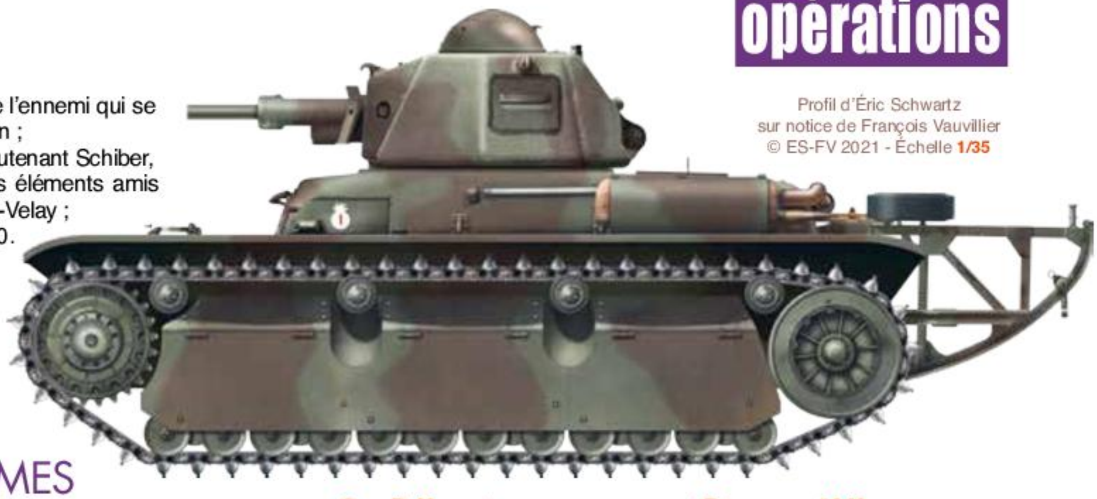
La photographie publiée ici pourra jouer les juges de paix : impacts de 25 mm ou de 37 mm ? Nous laisserons nos lecteurs se prononcer. ■

pour mission de bloquer la venue de l'ennemi qui se présenterait en venant de Montbrison ;

– à Saint-Ferréol, la section du lieutenant Schiber, avec ordre d'assurer la sécurité des éléments amis retraitant, sur la N88, vers Le Puy-en-Velay ;

– à Monistrol, les quatre derniers R40.

Dans l'après-midi, en VL, le capitaine Ziégler, accompagné de l'adjudant Charles et du sergent Costes, reconnaît Aurec et Saint-Just-Salmont afin de décider des emplacements les mieux adaptés à la défense de ces deux localités.



Profil d'Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle **1/35**

Char R 40 passé au groupe franc blindé Ziégler, juin 1940
Ces appareils ont été attribués trop tardivement, tant aux Polonais qu'au groupement Pagézy, pour avoir pu recevoir des marques tactiques.

samedi 22 JUIN

LA VEILLÉE D'ARMES

L'armistice est signé mais les combats se poursuivent. De Verneuil et Ziégler sont informés, par diverses sources dont les trois patrouilles fixes, qu'une forte colonne ennemie venant de Thiers s'est dirigée sur Boën, où plus de 250 véhicules ont été signalés.

Fort de ce renseignement, Ziégler donne pour mission aux sections Charles et Costes, stationnant à Monistrol, de recueillir les éléments amis se repliant sur leur itinéraire respectif (GC46-47 et N500) et d'interdire à l'ennemi l'entrée d'Aurec (Charles) et de Saint-Just (Costes). La menace se faisant plus pressante, — l'ennemi a été signalé pénétrant dans Feurs — le capitaine ordonne aux deux sections désormais à Saint-Just et à Aurec de rester sur place au lieu de rentrer à Monistrol leur mission accomplie. Puis il repart pour La Fouillouse afin de superviser la mise en place de deux barricades supplémentaires, en troncs d'arbres, flanquant celle déjà édifiée (➠ *carte page 77*).

Une forte colonne ennemie venant de Thiers est signalée, Ziégler active ses chars

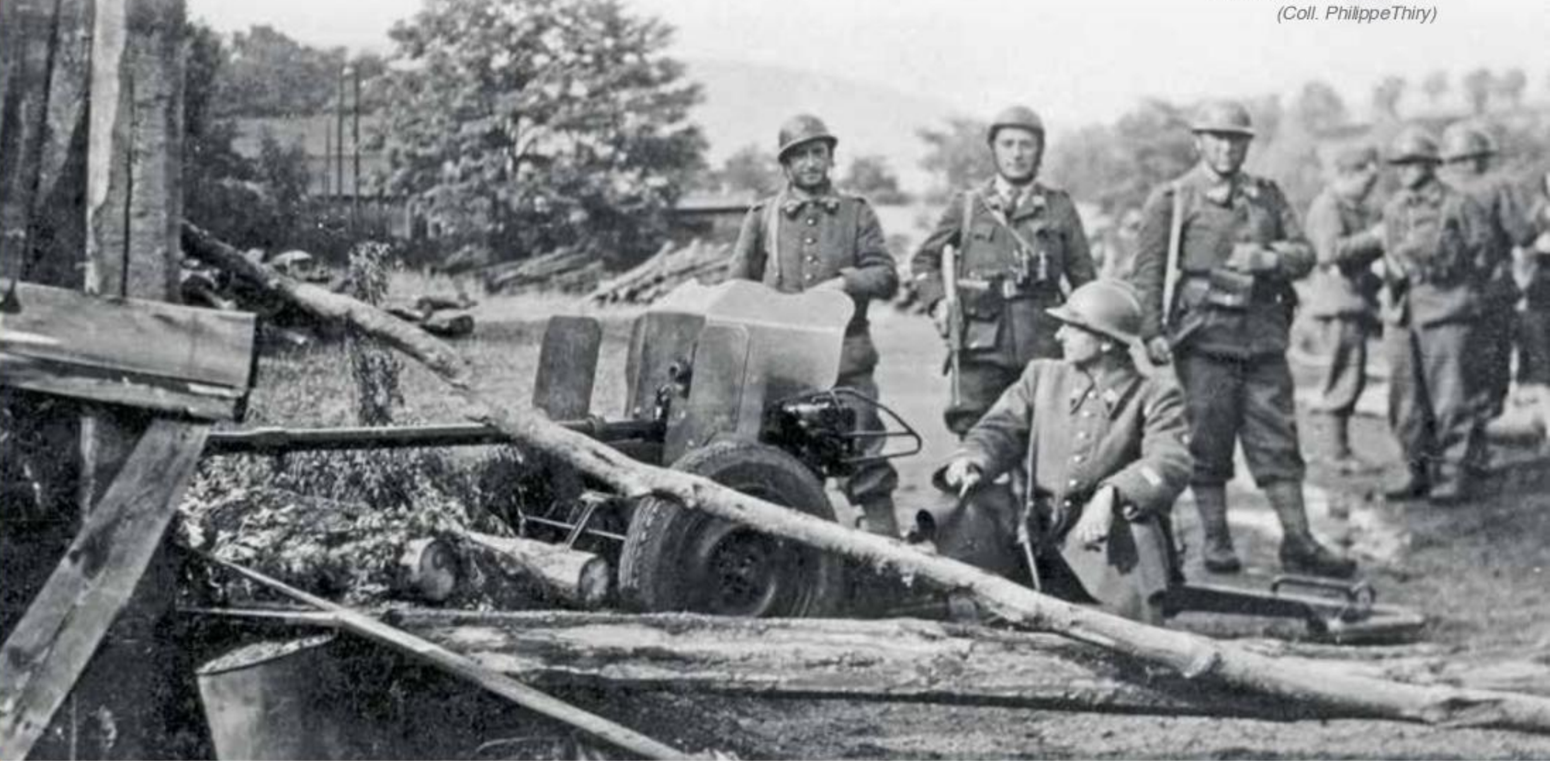
dimanche 23 JUIN

LE BAROUD ATTENDU

Vers deux heures du matin, sur ordre du chef d'escadrons de Verneuil, le lieutenant Rogeat, du 3e escadron du 20e GRCA, part en reconnaissance sur Feurs avec son peloton de Peugeot 202, et décide de continuer seul. Arrivé à 15 mètres d'une barricade, à la sortie est de Feurs, il est arrêté par une sentinelle, criant « *Wer da ?* ». Rogeat répond par un feu de pistolet mitrailleur et abat la sentinelle. Il est rapidement arrosé par un feu nourri de mitrailleuses et de canons antichars.

Parvenant à décrocher, il rentre à 4 heures du matin au PC du GEM où il fait son rapport. Prévenu de la situation, Ziégler donne l'ordre aux sections de Saint-Chamond et de La Talaudière de rejoindre La Fouillouse. Il y fait venir aussi l'un de ses deux Berliet citerne. « *Avoir un camion à essence sur le lieu même du combat était le seul moyen d'augmenter le rayon*

Sur ce cliché présumé pris au bouchon de la **prairie du Champ de Geai à Saint-Chamond**, peut-être le 22 juin, notre lieutenant, cette fois en manteau, pose en compagnie des sous-officiers de son unité, dont l'un est coiffé du casque des troupes motorisées. Ce qui frappe est la présence de trois pistolets mitrailleurs **MAS 38**. Il n'est pas douteux qu'une telle dotation — le capitaine Ziégler en a lui aussi perçu un, de même que ses chefs de section — est liée à la proximité de Saint-Étienne et que tous les PM disponibles aux derniers jours ont été attribués avec prodigalité aux unités combattantes du secteur.
(Coll. PhilippeThiry)



Note

14. L'un des deux Berliet VDCN citerne affectés au GFB est le **M 72570**.

d'action des chars [c'est-à-dire] *de pouvoir remplir la mission.* [...] *Plus que sur une auto, on ne peut tabler sur la totalité du carburant en réservoir. Surtout en terrain varié.* » (Ziégler, exposé du 7 mai 1942)

Dans la matinée, de nombreux renseignements arrivent sur les mouvements ennemis entre Boën et Feurs. De Verneuil en fait prévenir ses patrouilles fixes.

Vers 11 heures passées, la receveuse des postes de Meylieu-Montrond fait parvenir le message suivant : « *Vingt motos ennemies arrivant toutes directions ont encerclé votre patrouille* [sous-lieutenant la Bâtie] *et l'on faite prisonnière — la patrouille n'a pu tirer, la population se mettant dans le champ de tir.* »

Encerclée, la patrouille n'a pu tirer, la population s'étant mise dans le champ de tir

Vers midi et demi, de Verneuil et Ziégler apprennent qu'à son tour une forte colonne ennemie entre dans Meylieu-Montrond, tandis qu'une automitrailleuse lourde et quelques motocyclistes avancent sur la N 82 en direction de La Fouillouse.

Devant l'imminence du coup dur, Ziégler rameute ses forces : joignant le lieutenant Schiber à Saint-Ferréol, il l'informe de l'arrivée de l'adjudant Charles venant d'Aurec et lui donne mission de les faire rejoindre tous deux Roche-La Molière, où le lieutenant Eschwège a reçu du capitaine l'ordre de préparer le départ de ses trois chars. Les R40 devront quitter Roche-La Molière sous les ordres de Schiber.

Une fois parvenu à Roche-La Molière, Schiber poursuit son mouvement vers La Fouillouse avec six appareils : les trois avec lesquels il vient d'arriver [15] et les trois du point d'appui de Roche-La Molière. La voiture de liaison du capitaine, conduite par le chasseur Oriot, les guide alors pour rejoindre le PC de Ziégler.

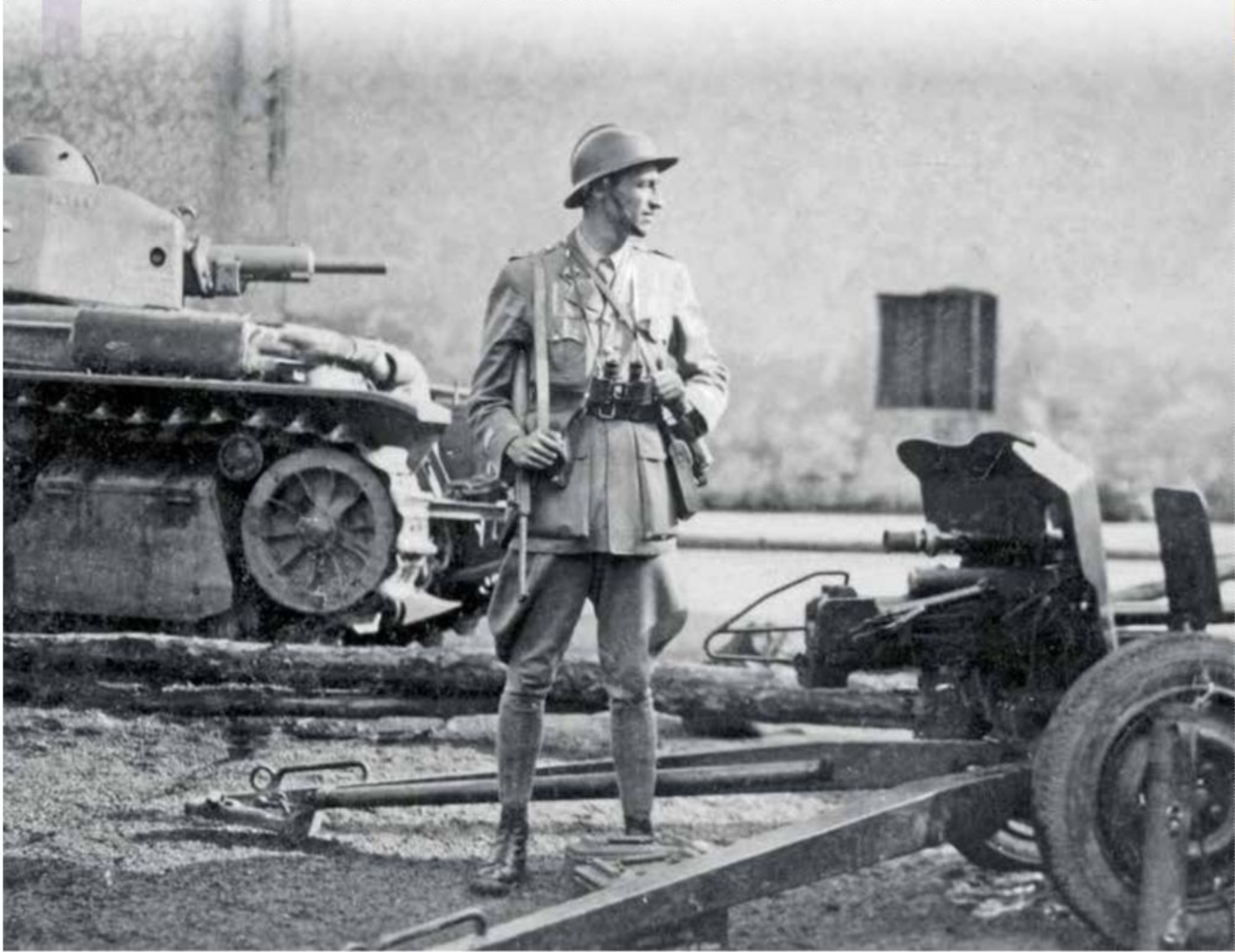
À son retour, à 13 h 15, le peloton du sous-lieutenant Vignon, qui a été envoyé pour tenter de dégager — en vain — son camarade La Bâtie, est gardé en réserve afin de colmater le front. Jusqu'à 16 heures passées, la situation n'évolue pas, sinon une avalanche de renseignements nombreux et contradictoires sur la situation de l'ennemi. Des civils rendent même compte que les Allemands ont fait demi-tour et quittent Montrond.

À partir de 16 h 15, au fur et à mesure du passage de la colonne allemande, le général Boucherie, aux premières loges, [16] informe par téléphone le PC de La Fouillouse en professionnel aguerri : il dénombre au total 15 à 17 AM six-roues et huit-roues, près de 70 motos et side-cars, deux voitures d'officiers et huit voitures chenillées. [17] Il s'agit d'éléments de pointe de la *SS-Leibstandarte Adolf Hitler.*

Premiers engagements

Vers 16 h 15, venant de Montrond sur la route de La Fouillouse (N 82), après un virage à droite, l'avant-garde allemande entre subitement en contact avec un canon de 25 du 20e GRCA, le peloton Rogeat et la dizaine d'aérostiers du lieutenant Villard. L'ennemi est immédiatement cloué sur place, avant la barricade qu'il ne peut franchir. Les motocyclistes allemands se jettent au sol. La barricade étant un peu en contrebas de leur point d'arrêt, ils sont directement sous le feu français. Les motocyclistes de la SS-LAH s'abritent dans les fossés et tiraillent sur la barricade. La situation s'enlise, les Allemands ne pouvant bouger.

Lieu présumé, bouchon de la PRAIRIE DU CHAMP DE GEAI À SAINT-CHAMOND. Date présumée, 22 juin 1940. Notre chef de peloton invaincu pose entre les deux facteurs décisifs du succès de la veille face à l'incursion ennemie : un char léger RENAULT R 40 du groupe franc blindé Ziégler et l'un des deux CANONS DE 25 SA 34 du 4e escadron (mitrailleuses et canons) du 20e GRCA. Cet exemplaire est doté des roues du premier type, inaptes à la circulation à vitesse élevée. Dans les groupes de reconnaissance, le déplacement des 25 SA 34 s'effectue en mode porté (à bord de camions légers) et non en mode tracté. *(Coll. PhilippeThiry)*



NOTES

[15] Sur la seconde ligne de défense, au sud, le dispositif est réduit au char du caporal-chef Esnault resté à Saint-Ferréol et à la section Costes en position à Saint-Just-Malmont.

[16] Il vit retiré dans sa propriété de Meylieu, donnant sur la route de Montrond à La Fouillouse.

Arrivent des Panzerspähwagen lourdes. Elles stoppent en haut de la descente, au nord de la barricade et font feu sur les Français. Ça tiraille dans tous les sens. Les deux chars du sous-lieutenant Génot sortent de derrière leurs talus. L'un d'eux apparaît dans l'axe de la route et prend pour cible les automitrailleuses ; le second R40, passé par le chemin de terre à l'est de la barricade, tire tantôt à la mitrailleuse sur tout ce qui bouge du côté de la barricade, tantôt au canon sur les AM ennemies.

À ce moment entre en scène, au nord, une compagnie d'infanterie SS. Le lieutenant Rogeat est blessé à la tête. Devinant un début de débordement sur sa droite, il y entraîne une poignée d'hommes, groupe rapidement soutenu par les fusiliers se trouvant du côté des jardins des Perrotins. Dans l'excitation du combat, Villard lance à de Verneuil : « *Tout va bien, on les tient, mais à ma gauche, il y en a qui dévalent les pentes et se portent sur la route de Saint-Just.* »

En bas de la colline, sur le GC 102 conduisant à Saint-Just-sur-Loire, l'ennemi est accueilli par le groupe de Sénégalais et les R40 de Chambert. Le terrain, moins favorable, rend le dispositif plus fragile que sur la route de Montrond. Ziégler guide, à pied, les deux chars face à l'ennemi qui déboule des collines au nord de la route pour contourner la barricade de la route de Montrond. L'ennemi a également devant lui, en contrebas, les mitrailleuses installées dans la zone des voies ferrées longeant le Furens.

Le renforcement des défenses

Vers 17 heures, le peloton Vignon, en réserve, colmate la trouée qui s'étend de la route de Saint-Just aux jardins de La Rejallière - Les Brosses.

De Verneuil conduit lui-même un groupe de combat avec deux fusils mitrailleurs sur le flanc gauche des aérostiers du lieutenant Bauzey, renforçant ainsi la couverture sur tout le nord du dispositif, y compris côté des jardins. Il conduit ensuite un deuxième groupe de combat sur la barricade de la route de Saint-Just, complété par un dernier FM qui sera servi par les chauffeurs des VL du 20e GRCA.

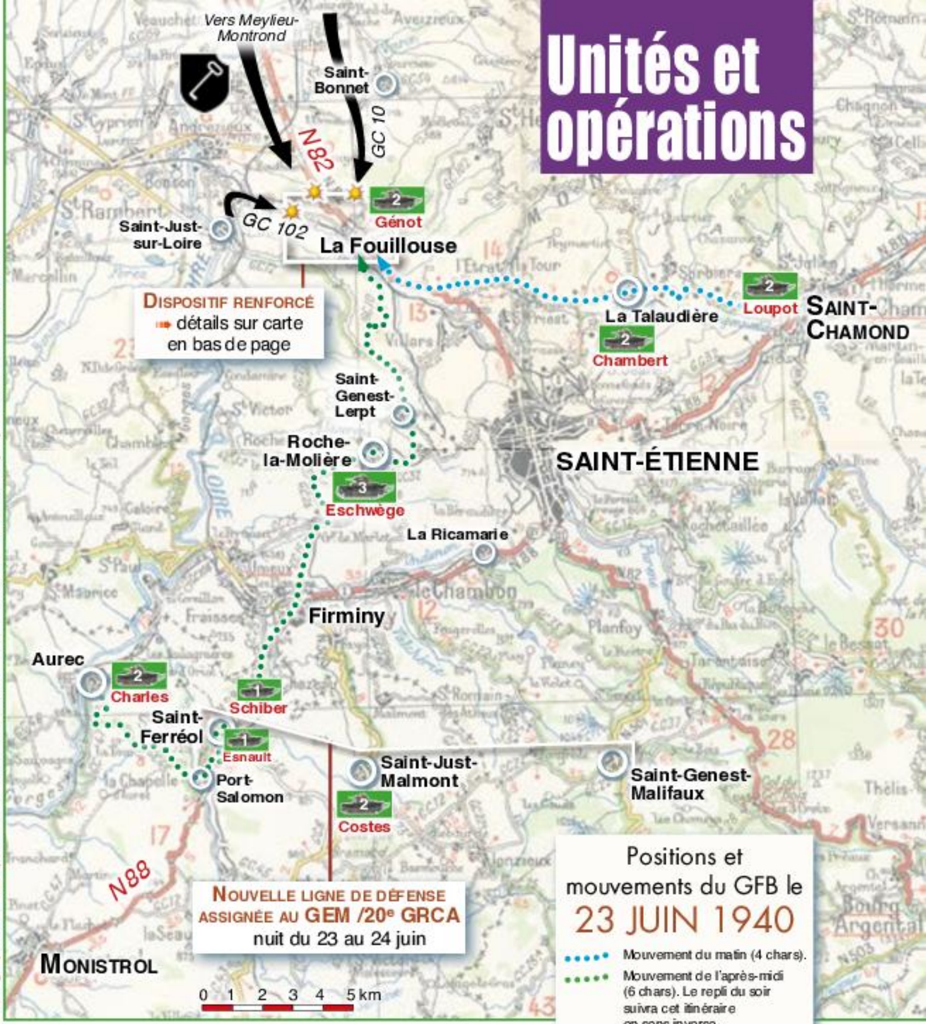
À 17h30, les premiers obus de 105 tombent vers la voie ferrée et plus au sud au-delà du PC. Sensiblement à ce moment arrive à La Fouillouse la colonne des six R40 conduite par le lieutenant Schiber. Ce renfort attendu entraîne une nouvelle répartition des moyens en chars :

– sous les ordres du lieutenant Chambert, deux chars sont mis en œuvre du côté des jardins, auxquels se joint l'un des chars de la section Loupot ;

– le **51659** du lieutenant Schiber et deux autres R40 renforcent la barricade de la N82 ;

– les **51635** et **51642** de la section Charles et le **516....** du caporal François renforcent celle du GC102.

Peu après, celle-ci est attaquée à nouveau : deux AM ayant passé le pont sur le Furens, le combat s'intensifie sur la route de Saint-Just. Le capitaine


Vers Meylieu-Montrond
Saint-Bonnet
N82
GC 10
GC 102
Génot
Saint-Just-sur-Loire
La Fouillouse
Dispositif renforcé
détails sur carte en bas de page
La Talaudière
Loupot
Saint-Chamond
Chambert
Saint-Genest-Lerpt
Roche-la-Molière
Eschwège
Saint-Étienne
La Ricamarie
Firminy
Aurec
Charles
Schiber
Saint-Ferréol
Esnault
Port-Salomon
Saint-Just-Malmont
Costes
Saint-Genest-Malifaux
N88
Nouvelle ligne de défense assignée au GEM /20e GRCA
nuit du 23 au 24 juin
Monistrol
0 1 2 3 4 5 km

Positions et mouvements du GFB le 23 JUIN 1940

•••••• Mouvement du matin (4 chars).

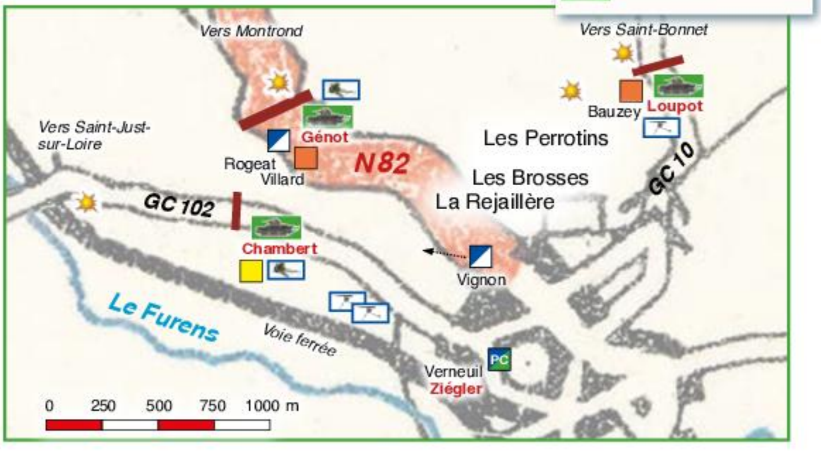
•••••• Mouvement de l'après-midi (6 chars). Le repli du soir suivra cet itinéraire en sens inverse.

➡ Axes d'effort de la SS-LAH.

Cartographie de François Vauvillier sur fond des cartes Michelin n° 73 et 76 d'époque, réduites au 1/250 000

Schéma du dispositif à LA FOUILLOUSE le 23 juin vers 16 h

- barricade
- peloton de fusiliers (20e GRCA)
- canon de 25 (20e GRCA)
- Mitrailleuse (20e GRCA)
- groupe d'aérostiers (10 à 15 h.)
- groupe de Sénégalais
- section de 2 chars R40


Vers Montrond
Vers Saint-Bonnet
Vers Saint-Just-sur-Loire
Génot
Rogeat
Villard
N82
Bauzey
Loupot
Les Perrotins
Les Brosses
La Rejaillère
GC 10
GC 102
Chambert
Vignon
Le Furens
Voie ferrée
PC
Verneuil
Ziégler
0 250 500 750 1000 m

Note

17. Le détail téléphoné par le général Boucherie a été retranscrit comme suit : à 16h15, une première colonne ennemie (quatre ou cinq AM lourdes, sept ou huit motos, 25 à 30 side-cars). Puis, derrière, une assez forte colonne sans avant-garde (deux AM lourdes huit-roues, deux AM lourdes six-roues, deux voitures officiers, 30 motocyclistes, huit voitures chenillées, une centaine d'hommes).

Jacquier, commandant le 3e escadron moto, rejoint Ziégler. Leur action conjointe assure durant deux heures la sécurité de ce côté de la position. Participant tous deux au combat, ils font feu sur les assaillants chacun à leur manière. Ziégler muselle [18] l'une des deux SdKfz ; l'autre est traitée de manière plus conventionnelle par le caporal François. [19]

L'artillerie tire toujours dans la même direction, les obus passent au-dessus de la ferme Angénieux. [20] Devant la pression ennemie sur la barricade centrale, route de Montrond, de Verneuil et Ziégler ordonnent une sortie aux deux chars de Génot, avec mission, pendant un quart d'heure maximum, de tirer sur tout ennemi. Les deux R40 s'exécutent, tirent à tout-va mais sont pris sous le feu d'armes antichars. Le **51 647** du sous-lieutenant Génot encaisse six obus qui ne parviennent pas à le mettre hors de combat. Il s'offre un canon antichar de 3,7cm en le tirant à moins de 20 mètres, tuant ses servants. Après avoir infligé des pertes sensibles à l'ennemi, les deux R40 s'en retournent en temps voulu.

Au calme succède la tempête

Il est environ 18 h 15, un silence absolu s'installe. Tout s'est arrêté. De Verneuil et Ziégler en profitent et font chacun le tour de leurs éléments et positions. Douze R40 sont à présent sur la brèche.

Soudain, peu avant 19 heures, l'artillerie allemande reprend son tir avec une intensité plus marquée. Au nord de La Fouillouse, sur la droite de la barricade de la N 82, le combat devient violent et s'étend en direction du GC 10.

C'est le moment où de Verneuil et Ziégler décident de bousculer l'ennemi : à l'est de la barricade du GC 10, le lieutenant Chambert effectue une sortie avec quatre chars autour de la direction de Saint-Bonnet. Il les oriente « *à pied, sous le feu ennemi avec le plus grand mépris du danger* » [21] et les conduit pour détruire tout ennemi, quel qu'il soit. Après un quart d'heure intense, Chambert rentre avec tous ses chars, mission accomplie. Sans perte.

Dans le même temps sur la N 82, sous le feu très précis d'armes antichars, les trois R40 du lieutenant Schiber (**51 659**), de l'adjudant Charles (**51 635**) et du caporal François (**51 6....**) effectuent une sortie sur la route en direction de Montrond et sur les talus qui la bordent. Vers 19 h 20, le **51 659**, « *atteint de plus de vingt projectiles, est placé en réserve et le lieutenant Schiber* [prend] *place à bord d'un autre appareil pour continuer l'action* », accompagné par le mécanicien Muller. Parmi les différents obus reçus, des impacts sur les épiscopes ont rendu le char inutilisable, suivant la méthode prescrite aux servants allemands d'armes antichars légères devant l'impuissance de leurs armes à percer les cuirasses françaises de 40 mm.

Ces sorties, durant lesquelles l'adjudant Charles est blessé par des éclats d'obus, ont produit leurs effets. Le feu ennemi se fait moins nourri. Profitant du calme relatif créé par l'action des R40, les lieutenants Villard et Rogeat demandent des munitions. Les motocyclistes du GRCA les leur apportent.

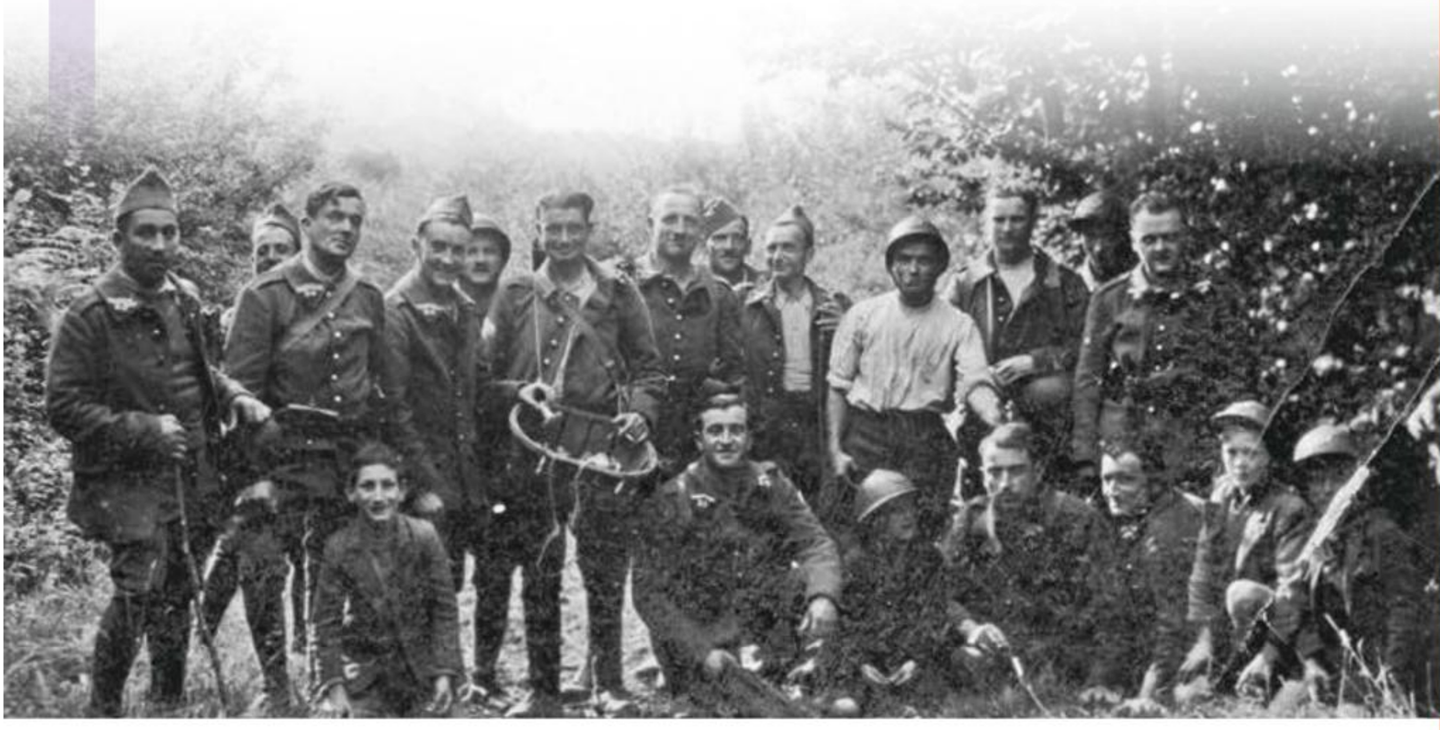
Le lieutenant oriente ses chars à pied, sous le feu ennemi, au mépris du danger

La fusillade reprend et devient plus intense. Le peloton Rogeat se bat dans les jardins, l'infiltration s'accroît de ce côté : l'ennemi, vu seulement lorsqu'il franchit les clôtures, est alors pris sous le feu français.

À 19 h 30, proches de l'épuisement, Villard et Rogeat demandent du renfort. De Verneuil apporte le dernier FM disponible au lieutenant Villard.

Quant à lui, Ziégler, armé d'un pistolet mitrailleur, guide à pied, avec le chasseur Oriot, les chars qui ont exécuté la sortie précédente, dans les rues et les petits chemins courant entre les jardins, sur les collines au nord de La Fouillouse. Il s'agit cette fois non plus de sortir en force, mais de soulager les hommes de Villard et Rogeat et d'empêcher qu'ils se retrouvent isolés.

À 19 h 40, l'artillerie allemande redouble d'activité, délivrant un tir de barrage sur le passage au niveau de la gare et sur la route de repli Saint-Genest-Lerpt - Roche-La Molière. Le feu du groupe de mitrailleuses reprend, plus intense, sur la voie ferrée

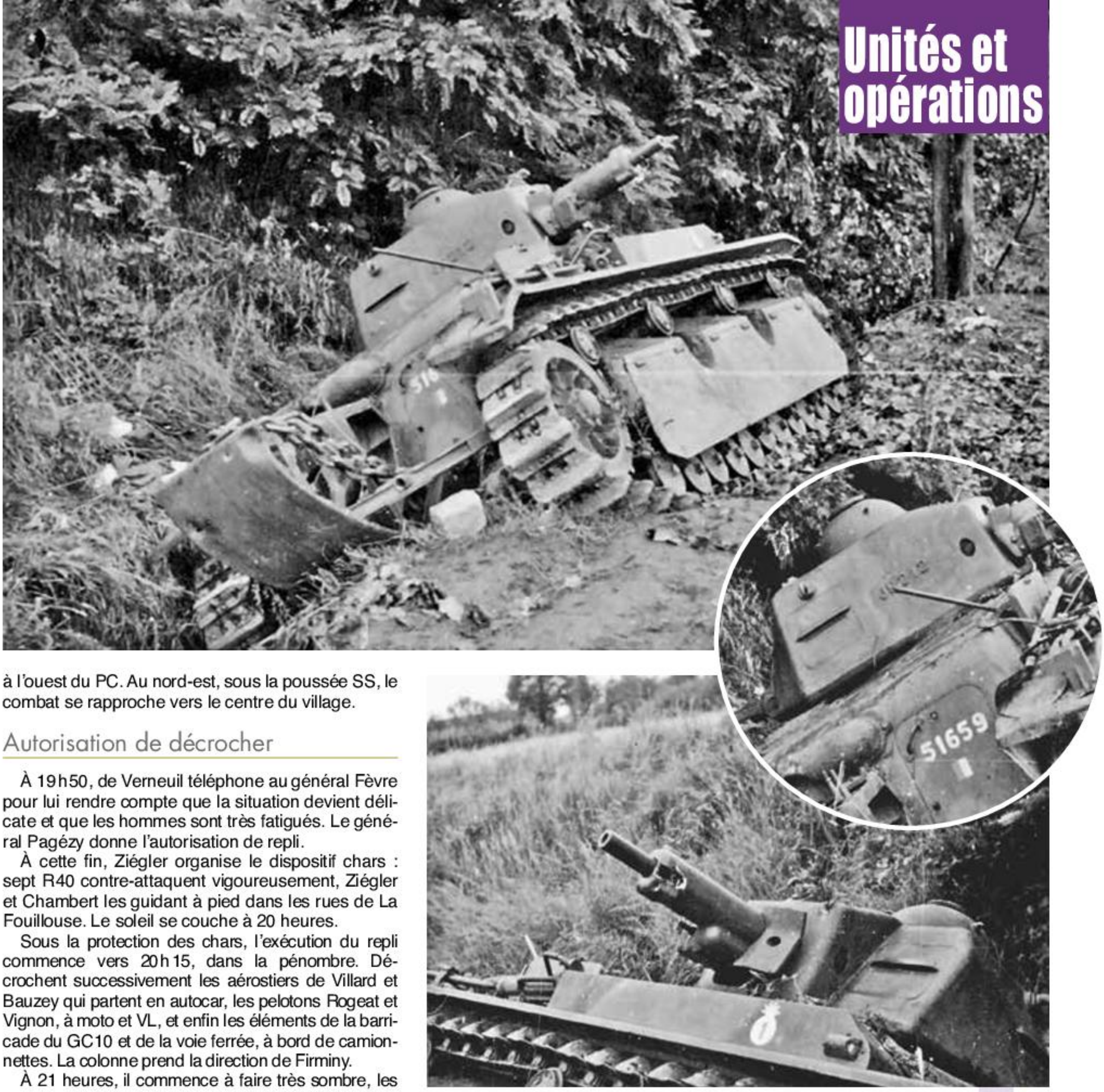


Les défenseurs de La Fouillouse posent, sans doute le 22 juin, en compagnie des gamins du voisinage, pas peu fiers de porter le casque. Cette photographie est la seule dûment localisée de tout le lot présenté, qui a été retrouvé avec le livret individuel du brigadier Auguste Guiboud-Ribaud-Blondin, classe 1927, grenoblois, âgé de 33 ans en 1940. Il avait été rappelé le 27 août 1939 et mobilisé au CMC 14 de Vienne. Pour son action d'éclat du 23 juin 1940, ce brave du 20e GRCA sera décoré, vingt-six ans plus tard, de la médaille militaire. *(Nos vifs remerciements à PhilippeThiry pour la communication de cette exceptionnelle série.)*

NOTES

[18] Souvenir familial : « *à un moment du combat, mon père, à pied, se trouve isolé avec deux AM allemandes entre lui et ses chars. Malgré une peur bleue — seule la peur permet d'exercer son courage, me disait-il — il trouve le ressort de s'approcher de la dernière AM et de frapper à l'un des panneaux comme on frappe à la porte d'une maison. Le panneau s'est ouvert, il a glissé une grenade à l'intérieur et a repoussé le panneau. Après l'explosion l'AM ne bougeait plus. Selon lui, il n'avait fait qu'appliquer la Bible (Matthieu 7-7 : "Frappez et on vous ouvrira").* » (Jean-Paul Ziégler)

[19] « *Caporal François. A détruit par le feu de son char* une *AM ennemie* qui attaquait *le point d'appui de la Fouillouse.* » (proposition de citation, carnet Ziégler, 25 juin 1940).



à l'ouest du PC. Au nord-est, sous la poussée SS, le combat se rapproche vers le centre du village.

Autorisation de décrocher

À 19h50, de Verneuil téléphone au général Fèvre pour lui rendre compte que la situation devient délicate et que les hommes sont très fatigués. Le général Pagézy donne l'autorisation de repli.

À cette fin, Ziégler organise le dispositif chars : sept R40 contre-attaquent vigoureusement, Ziégler et Chambert les guidant à pied dans les rues de La Fouillouse. Le soleil se couche à 20 heures.

Sous la protection des chars, l'exécution du repli commence vers 20h15, dans la pénombre. Décrochent successivement les aérostiers de Villard et Bauzey qui partent en autocar, les pelotons Rogeat et Vignon, à moto et VL, et enfin les éléments de la barricade du GC10 et de la voie ferrée, à bord de camionnettes. La colonne prend la direction de Firminy.

À 21 heures, il commence à faire très sombre, les premières étoiles sont visibles. De Verneuil, en concertation avec Ziégler, quitte à son tour La Fouillouse avec le capitaine Jacquier et les motocyclistes du groupe de commandement du GEM/20e GRCA.

Les R40 décrochent les derniers, très progressivement, sous le commandement de Ziégler et Chambert qui, à pied dans les rues du village, les font manœuvrer. Le motocycliste Léonard, après avoir rempli diverses missions avec calme face au danger, s'offre « *spontanément à guider les chars de queue tant que ceux-ci* [sont] *en zone dangereuse* ».[22] À bord de son **51 647**, le sous-lieutenant Génot ferme la marche et « *assure avec succès le repli de la garnison du point d'appui* ».[23]

Toute communication téléphonique est coupée.

Dans l'un de ses rapports, le chef d'escadrons de Verneuil écrira : « *Je tiens à dire que sous le commandement d'officiers opérant avec un calme absolu, le décrochage s'est exécuté sans accrocs, sans bousculade et sans pertes, malgré les tirs de barrage d'artillerie qui s'intensifiaient du côté de la gare.* »

Bilan des combats du 23 juin

Au 20e GRCA, un officier prisonnier (sous-lieutenant La Bâtie), un officier blessé (lieutenant Rogeat), un cavalier tué, dix disparus. Les pertes chez les aérostiers et les tirailleurs sénégalais sont inconnues.

Au groupe franc blindé, l'adjudant Charles est blessé par des éclats d'obus. Le R40 **51 659** du lieutenant Schiber, hors de combat, est abandonné.

lundi
24
JUIN

LE DERNIER JOUR

En ce tout début d'été, il fait déjà nuit noire à 21 h 30 le 23 juin. Dans l'obscurité, le GFB se replie à son tour, depuis La Fouillouse, avec onze chars et une dizaine de véhicules (motos, VL, camions). Sa mission demeure d'assurer l'appui du GEM/20e GRCA qui doit désormais tenir la ligne Saint-Ferréol - Saint-Just - Saint-Genest-Malifaux.

Devançant de plusieurs heures le GFB, les éléments du chef d'escadrons de Verneuil, ayant dépassé Firminy vers 22 heures, se mettent en place : Saint-Ferréol, où stationne déjà le R40 d'Esnault, est organisé défensivement avec un peloton du 4e EMC du capitaine de Passorio. Un autre est établi à Saint-Just-Malmont et le troisième peloton de cet escadron

En fin d'après-midi du 23 juin 1940, près avoir participé à une action de force sur la route de La Fouillouse à Montrond, en compagnie de deux autres R 40, le 51 659 du lieutenant Schiber, mécanicien René Muller, doit être abandonné sur le terrain, gisant dans un fossé, « *cinq impacts à la tourelle, canon détérioré, épiscopes détruits* ». Il sera le seul char perdu par le groupe franc blindé Ziégler. La plupart des impacts ont été portés sur l'avant du char, dont on ne connaît pas à ce jour de photographie.
(National Archives and Records Administration, via Alain Adam)

---

20. Merci à Marc Angénieux — dont le grand-père possédait la ferme se trouvant entre deux feux — pour ses informations.

21. Mots du capitaine Ziégler qui précise, dans sa proposition de citation du 25 juin 1940 : « *Au combat de la Fouillouse, a orienté à plusieurs reprises les contre-attaques de chars malgré le feu très précis des armes antichars ennemies.* »

22-23. Propositions de citation, carnet Ziégler, 25 juin 1940.

est tenu en réserve à Port-Salomon, où s'est établi aussi le 3e escadron moto de Jacquier.

Pendant ce temps, la colonne du GFB, passant vers 23h30 à Roche-La Molière, y récupère le lieutenant Eschwège avec tout le personnel et le matériel de la section d'échelon. La colonne compte à présent une centaine d'hommes. Vers 2 heures du matin, deux R40 ayant atteint la position du 4e EMC sont placés en DCB (défense contre blindés), l'un (Cozette) au bouchon de Saint-Ferréol en complément du R40 du caporal-chef Esnault, l'autre au bouchon de Saint-Just-Malmont, en renfort de la section du sergent Costes.

Le gros de la colonne du GFB atteint Monistrol vers 4 heures du matin, le soleil à peine levé. Le personnel est fourbu, tant par les combats que par le manque de sommeil : depuis le 21 juin, les nuits ont été courtes. Le dernier repas, pris à midi la veille, est loin.

En ce lundi **24 juin**, par un temps épouvantable, Ziégler établit son PC à Monistrol. Hormis ceux des bouchons de Saint-Ferréol et Saint-Just, les R 40 y sont placés en réserve. Leur entretien est effectué par les « *valets d'armes* » [24] affairés sur leurs engins soumis à rude épreuve depuis la veille.

Dans l'après-midi, une patrouille allemande effectue une reconnaissance vers La Ricamarie, Firminy puis Saint-Just où, « *sous la pression du maire et des habitants, 100 hommes du 131e RR* [25] *se rendent à cinq Allemands. Les deux chars que j'avais placés là s'en sortent de justesse sans blesser de Français et en écrasant un ou deux Allemands* », rapporte Ziégler qui précise, dans sa proposition de citation du sergent Bourru : « A *détruit le 24 juin près de Saint-Just un canon antichar ennemi après avoir volontairement attendu que celui-ci ait ouvert le feu afin d'éviter toute méprise.* » Ce fait d'armes constitue, selon toutes les archives ayant pu être retrouvées, la dernière action de combat du GFB.

Plus à l'est, le point d'appui de Saint-Genest-Malifaux, tenu par des fantassins régionaux du 131e RR, est menacé. Le sous-lieutenant Génot reçoit la mission d'interdire à l'ennemi l'entrée de la localité. À cette fin, il part vers 16h30 de Monistrol avec deux R40 et atteint Saint-Genest une heure plus tard. Il y sera rejoint vers 18h15 par le char du sergent Cozette, venu quant à lui de Saint-Ferréol. Les trois appareils n'auront pas à ouvrir le feu.

La menace allemande ne se concrétisant pas, les éléments du 131e RR se retirent sur Jonzieux, où les chars allemands sont signalés en fin de journée.

mardi 25 JUIN mercredi 26 JUIN jeudi 27 JUIN

LA DISPERSION

L'armistice entre en vigueur le 25 à 0h35. Dans la journée, le capitaine remet les véhicules aux lieutenants Eschwège et Chambert. [26] Le GFB passe sous les ordres du chef de bataillon Maurel.

Puis Ziégler, après avoir rédigé et transmis les propositions de citation de ses subordonnés au général Pagézy, rejoint l'EM du général Prételat. Il se rapprochera ensuite des services de renseignements français de l'armée de l'armistice.

Le **27 juin**, quarante huit heures après le départ de Ziégler, les chars du GFB sont ainsi localisés :

— à Monistrol-sur-Loire, avec les lieutenants Chambert, Schiber, Brégnat et Génot. *Huit R 40 :* **51 633**, **51 636**, **51 640**, **51 644**, **51 647**, **51 648**, **51 649** et **51 658** ;

— à Saint-Paulien (nord du Puy-en-Velay) avec le chef de bataillon Maurel et les lieutenants Chappuis (9e BCC), Beaujarret et Eschwège. *Sept R 40 :* **51 571**, **51 626**, [27] **51 635**, **51 642**, **51 646**, **51 653** et **51 655**.

Il est vraisemblable que ces 15 R 40, en compagnie d'un seizième retrouvé à Mayres avec équipage polonais (plus trois FT, un D2 et 12 R35 ayant échoué à Champoix, à Monistrol et au Puy), ont été stockés sous contrôle à Mably-Roanne avant que les Allemands ne s'en emparent.

Un épilogue d'autant plus triste pour les équipages, tous volontaires, du groupe franc blindé Ziégler que, durant la brève existence de cette petite unité, ils n'ont pas connu la défaite et, au contraire, ont bloqué quelques heures l'avance d'éléments appartenant au plus emblématique des corps de troupe ennemis. ■

---

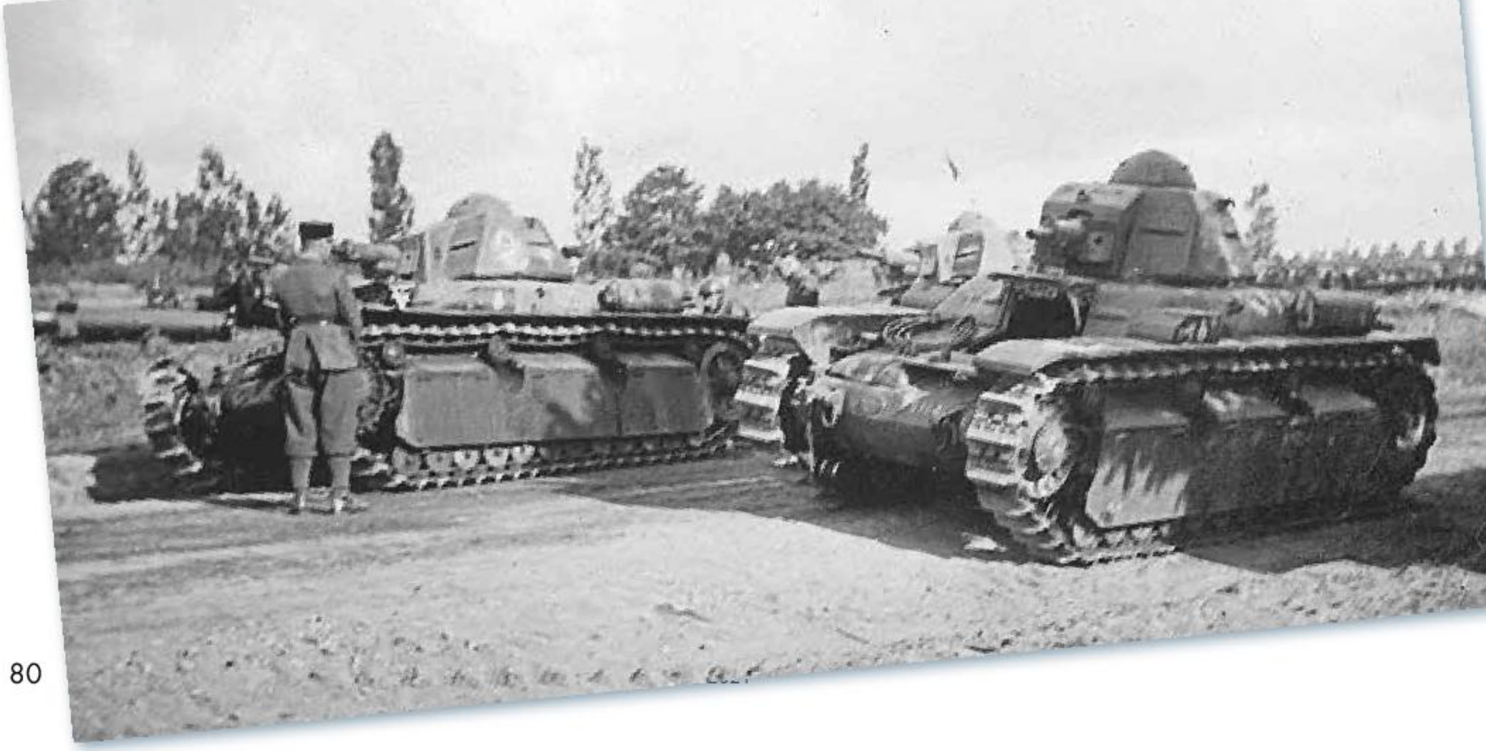
[26] Le 25 juin, le lieutenant Chambert contresigne la prise en charge des chars et des autres véhicules se trouvant à Monistrol. Par la suite, Chambert mettra à plusieurs reprises l'ensemble des actions du GFB au crédit exclusif de la 1re compagnie du 45e BCC de la gendarmerie, sous son propre commandement. La réalité est toute différente, notre lieutenant n'ayant fourni que dix volontaires et lui-même, soit 10 % environ de l'effectif total du GFB.

[27] Le **51 626**, à qui « *manquent une mitrailleuse et une lunette* », ne fait pas partie des chars remis par le capitaine Ziégler au lieutenant Eschwège (la prise en compte du 25 juin porte sur six R40, et non sept). Cet appareil est, à l'évidence, celui pris en compte le 21 juin par le commandant Magnan (➠ *note 10 page 72*), ce qui soulève une autre question car ce numéro ne figure pas sur la liste des chars de la compagnie polonaise. Coquille sur le libellé du numéro ?

NOTES

[24] Pittoresque expression du capitaine Ziégler. « *Les guerriers, ce sont les équipages. Donc la majorité des officiers et gradés. Les valets d'armes sont gens estimables, honorables, utiles, dont le premier devoir est une abnégation constante et pleine d'initiative. Leur vie est pénible (graissage, corvée de boue, etc.)* [...] *Lorsque les équipages ont eu des files creuses, nombreux ont été les valets d'armes qui les ont remplacés — fort bien. J'en ai eu sous mes ordres.* » (exposé du 7 mai 1942).

[25] 131e régiment régional, nouvelle appellation des régiments territoriaux de la Grande Guerre. Le texte de Ziégler ne mentionne pas la présence du peloton du 4e EMC, ni n'explique la différence de nombre des chars R40 : deux ou trois alors à Saint-Just ?



Le sort réservé au matériel chars en bon état est le «stockage sous contrôle», que les équipages pensent à l'abri de la convoitise de l'Occupant. Le RENAULT R 40 de droite, dont on distingue le matricule 5164.., provient sans nul doute du GFB et le peu que l'on voit du décor permet d'identifier les lieux comme le STOCKAGE DE MABLY-ROANNE, à 112 km de Monistrol. Plus étrange est la présence du char de gauche que son «2» de tourelle au graphisme très particulier identifie comme un appareil du 48e BCC, ayant fini la campagne à Eymoutiers (Haute-Vienne). Mais l'on sait que des mouvements ont eu lieu, durant l'été 1940, entre les différents centres de rassemblement d'engins blindés. *(Fonds P. Danjou)*

MAGAZINES, JOURNAUX, CARNETS, ENVELOPPES…

LA BOUCLE DU RECYCLAGE DES PAPIERS

20 kg : c'est le poids moyen des papiers triés par habitant et par an. Cahiers, papiers brouillon, catalogues, enveloppes, magazines… tous les papiers se recyclent. Pour leur donner une nouvelle vie, il suffit de bien les trier. Découvrez les grandes étapes de la boucle de recyclage des papiers.

1. LE TRI

À la maison, au bureau, en vacances, nous déposons tous nos papiers dans le bac ou le point de collecte le plus proche. Pas besoin de les froisser, de les déchirer, ni d'enlever les agrafes ou les spirales.

2. LA COLLECTE

Les papiers et les emballages recyclables sont collectés par les ripeurs et transportés jusqu'au centre de tri le plus proche.

Si vous triez vos papiers dans un bac séparé et dédié, ils seront directement acheminés vers l'usine papetière et ne transiteront pas par le centre de tri.

3. LE CENTRE DE TRI

Les papiers sont séparés des emballages recyclables manuellement et à l'aide de machines qui détectent les différents matériaux.

Les papiers sont ensuite compactés en balles pour être transportés plus facilement.

4. L'USINE PAPETIÈRE

En les mélangeant à de l'eau, les papiers deviennent de la pâte à papier. Nettoyée, étalée puis séchée, cette pâte est transformée en feuille géante de papier recyclé et enroulée en bobine.

La pâte à papier peut aussi servir à fabriquer de l'essuie-tout, des boites d'œufs ou de l'isolant pour les habitations.

5. L'IMPRIMERIE

Le papier recyclé est utilisé notamment pour fabriquer de nouveaux supports : journaux, livres, cahiers…

Près de 3 millions de tonnes de papiers graphiques sont commercialisées en France, fabriquées à partir de pâte à papier vierge ou de papiers recyclés.

TRIER, C'EST DONNER UNE NOUVELLE VIE À TOUS NOS PAPIERS

CITEO

Bulletin de commande

À retourner avec votre règlement à GBM
Histoire & Collections 5, avenue de la République 75011 Paris
Commandes de l'étranger : nous contacter par mail contact@histecoll.com

Je souhaite commander :

GBM138

DESCRIPTIF		Qté	Prix unitaire	Total
☐ PARAS FRANÇAIS ALGÉRIE	9791038011090		39,95 €	
☐ VRAIS-FAUX FRÈRES	9791038011571		19,00 €	
☐ PARAS FRANÇAIS INDOCHINE	9791038011083		39,95 €	
☐ HOMMES ET OUVRAGES DE LA LIGNE MAGINOT (T.3)	9791038011106		42,95 €	
☐ ALPES 1940 - L'ARMÉE INVAINCUE	9791038011601		19,95 €	
☐ 193RD GLIDER	9791038010789		19,95 €	
☐ LES CAMIONS BERLIET EN PUBLICITÉS	9791038011588		35,00 €	
☐ LA TRACTION AVANT CITROËN SOUS L'UNIFORME (T.2)	9791038011595		39,95 €	
☐ LES VÉHICULES DIAMOND T DE L'US ARMY	9791038010796		25,00 €	
☐ GBM N° 134	9791038010833		12,50 €	
☐ GBM N° 135	9791038011069		12,50 €	
☐ GBM N° 136	9791038011724		12,50 €	
☐ GBM N° 137	9791038011908		12,50 €	
☐ RAIDS N° 423	9791038012165		7,50 €	
☐ MILITARIA N° 433	9791038012158		8,90 €	
☐ CHARGE UTILE N° 343	9791038012097		7,50 €	
☐ CHARGE UTILE HORS SÉRIE N° 103	9791038012080		11,50 €	
☐ ÉCRIN HISTOIRE ET COLLECTIONS	9791038010703		22,00 €	
TOTAL DE LA COMMANDE ▸				
FRAIS D'EXPÉDITION	☐ Pour la France . . . . 6 € ☐ Pour les DOMTOM . . . . 8 €			

Mes coordonnées

Nom
Prénom
Adresse
Code postal ☐☐☐☐☐ Ville
N° Tél. ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Année de naissance A A A A
E-mail

☐ *Cochez cette case, si vous ne souhaitez pas être informé des offres commerciales de H&C et de ses partenaires*

Mon règlement

☐ Chèque bancaire, ou postal à l'odre d'Histoire et Collections

☐ Carte bancaire

N° ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Expire fin M M A A

Date et signature obligatoires

Code crypto ☐☐☐

(les 3 chiffres au dos de votre CB)

Offre réservée aux clients France Métropolitaine. Les tarifs indiqués sur cette page sont valables jusqu'au 31/12/2021. Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique à des fins d'abonnement, de fidélisation et de prospection commerciale. En retournant ce formulaire, vous acceptez que GBM, responsable de traitement, utilise vos données personnelles pour les besoins de votre commande, de la relation Client et d'actions marketing sur ses produits et services. Vous disposez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement, de portabilité, de limitation, de retrait de votre consentement à tout moment. Vous disposez également du droit de vous opposer sans motif au traitement de vos données à des fins de prospection, y compris publicité ciblée et profilage. Pour exercer vos droits précités, il suffit de nous écrire : GBM DPO - 5, avenue de la République - 75011 PARIS.

www.histoireetcollections.com

Nos revues

GBM
137
Chars B au combat
Grande Guerre

12,50 €

GBM N° 137
Trimestriel

GBM
136
Mourmelon 1940
Les chars B au tombeau

12,50 €

GBM N° 136
Trimestriel

GBM
135
JUIN 1940

12,50 €

GBM N° 135
Trimestriel

GBM
134
DE GAULLE ET LA FORCE CUIRASSÉE
1934-1940

12,50 €

GBM N° 134
Trimestriel

22 €

ÉCRIN
Histoire & Collections

La boutique GBM

Histoire de Guerre, Blindés & Matériel

RAIDS
DOSSIER EXCLUSIF
ÉVACUATION DE KABOUL
Le plus grand pont aérien du XXIe siècle

7,50 €

RAIDS
N° 423
Mensuel

MILITARIA
N° 433
LIBERATION
GUERRE FROIDE
FACE A FACE
COIFFURES
INDOCHINE
COMMANDOS

8,90 €

MILITARIA N° 433
Mensuel

CHARGE UTILE
343
LA ROUTE DANS LES RÉTROS

7,50 €

CHARGE UTILE
N° 343
Mensuel

CHARGE UTILE
N°103
LES VÉHICULES DE MICHELIN

7,90 €

CHARGE UTILE HS
N° 103
Trimestriel

Nos nouveautés

La Traction Avant CITROËN SOUS L'UNIFORME

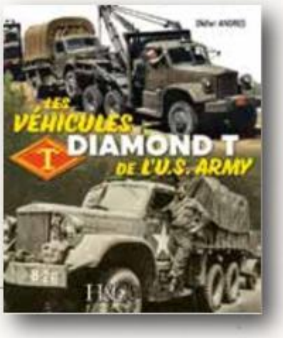
39,95 €

Format
23 x 32 cm
Couverture
reliée

VRAIS ou FAUX FRÈRES ?

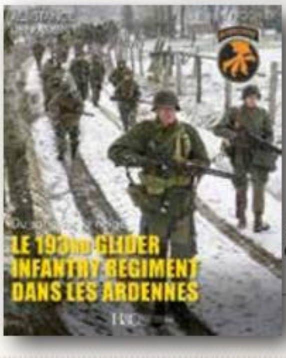
19,00 €

Format
15 x 24 cm
Couverture
souple


LES VÉHICULES DIAMOND T DE L'U.S. ARMY

25,00 €

Format
21 x 25 cm
Couverture
souple


LE 193RD GLIDER INFANTRY REGIMENT DANS LES ARDENNES

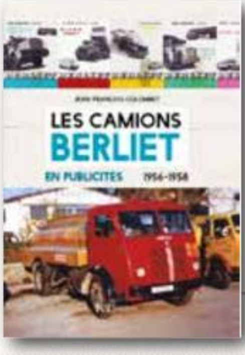
19,95 €

Format
21 x 25 cm
Couverture
souple

Alpes 1940
L'ARMÉE INVAINCUE

19,95 €

Format
21 x 25 cm
Couverture
souple


LES CAMIONS BERLIET
EN PUBLICITÉS 1956-1958

35,00 €

Format
23 x 31 cm
Couverture
reliée

Nos livres

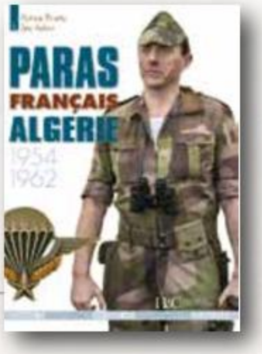
42,95 €

Format
15 x 24 cm
Couverture
reliée

HOMMES ET OUVRAGES DE LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel

39,95 €

Format
23 x 32 cm
Couverture
reliée


PARAS FRANÇAIS ALGÉRIE 1954 1962

39,95 €

Format
23 x 32 cm
Couverture
reliée

PARAS FRANÇAIS INDOCHINE 1945 1954

Exposition Nationale des Peintres des Armées

PREMIÈRE
EN FRANCE !

CHARLES DE GAULLE
FRAGMENTS D'UNE ÉPOPÉE

SUCCÈS !
PROLONGATION JUSQU'AU
30 DÉCEMBRE 2021

DU 22 AVRIL AU
COLOMBEY-LES

www.memorial-charlesdegaulle.fr

Charles de Gaulle Mémorial
Haute Marne le Département
FONDATION CHARLES DE GAULLE
MINISTÈRE DES ARMÉES
Liberté
Égalité
Fraternité
Gendarmerie nationale
Crédit Mutuel
HISTOIRE TV
Les histoires qui font l'Histoire